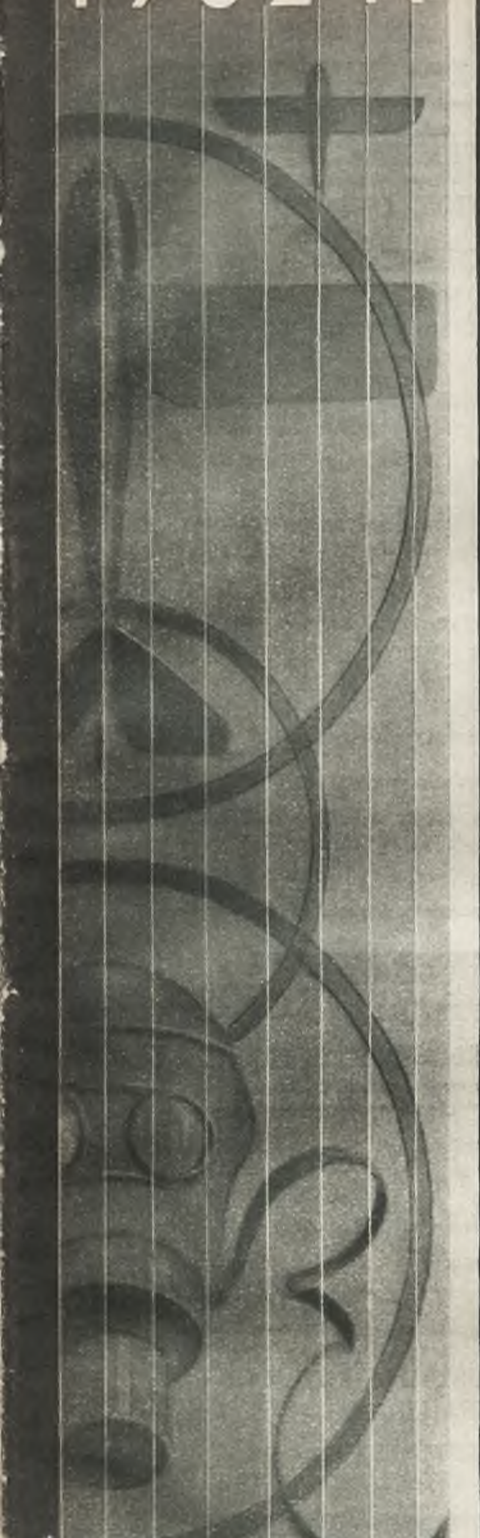
1932 N° 3. marzec





P. PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P. DR. Z. MARTYNOWICZ WRĘCZA P. PREZYDENTOWI RZPLITEJ ZŁOTĄ ODZNAKĘ CZŁONKOWSKĄ L. O. P. P.

LOT POLSK

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.

BOGDAN NOWAKOWSKI

CENA 7

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R.P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5 — zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: $^1/_1$ — 500 zł., $^1/_2$ — 270 zł.; przed tekstem $^1/_1$ — 350 zł. $^1/_2$ — 200 zł., $^1/_4$ — 125 zł.; poza tekstem: $^1/_1$ — 280 zł., $^1/_2$ — 150 zł., $^1/_4$ — 85 zł., $^1/_8$ — 50 zł., $^1/_{16}$ — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, WIERZBOWA 9, III piętro. Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:

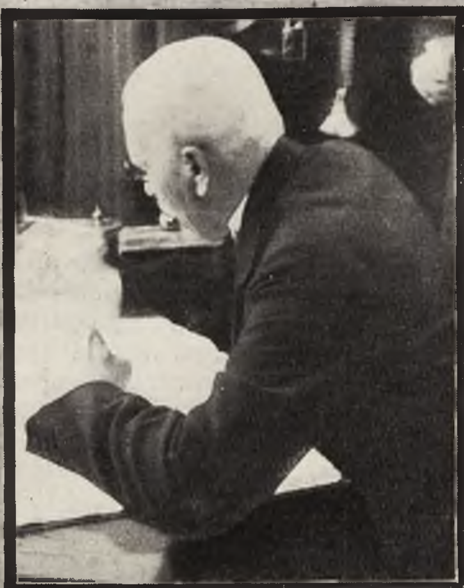
W KRAJU: Katowice: „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.













U góry na lewo: przemówienie prezesa Z. Gł. dr. Z. Martynowicza, na prawo P. Prezydent zwiedza muzeum O. P. G., po środku — P. Prezydent wpisuje aforyzm do księgi pamiątkowej LOPP, u dołu — chwila wręczenia P. Prezydentowi modelu latającego samolotu, wykonanego przez uczniów szkoły im. Konarskiego.

WYSOKI PROTEKTOR L.O.P.P.
PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ
ZASZCZYCIŁ SWOJĄ OBECNOŚCIĄ UROCZYSTOŚĆ POŚWIĘCENIA
NOWEGO LOKALU ZARZĄDU GŁÓWNEGO L.O.P.P.

WYSOKI PROTEKTOR L. O. P. P.

PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ PROF. IGNACY MOŚCICKI ZASZCZYCIŁ SWOJĄ OBECNOŚCIĄ UROCZYSTOŚĆ POŚWIĘCENIA NOWEGO LOKALU ZARZĄDU GŁ. L. O. P. P.

W dn. 4 b. m. odbyło się uroczyste poświęcenie nowego lokalu Zarządu Głównego L. O. P. P. przy ul. Wierzbowej 9 w Warszawie.

Uroczystość zaszczycili swoją obecnością pp.: wiceministrowie — inż. Czapski, inż. Górski, Dr. Korsak, Dr. Nakonieczenkoff - Klukowski, szef Dep. Zdrowia M. S. Wojsk. gen. dr. Rouppert, komendant główny P. P. płk. Jagrym-Maleszewski, komendant placu płk. Strzemiński, z kpt. Hemplem, prezes P. C. K. Darowski, wiceprezes Dyr. Kol. inż. Zienkiewicz.

O godz. 12-ej przybył do lokalu L. O. P. P. Pan Prezydent Rzplitej prof. Ignacy Mościcki z szefem Kanc. Cyw. Dr. Skowrońskim i szefem Kanc. Wojsk. płk. Głogowskim oraz por. Krotkiewskim. Przybywającego P. Prezydenta Rzplitej powitali: prezes Rady Głównej L. O. P. P. wicemin. Korsak oraz prezes Zarządu Głównego Dr. Z. Martynowicz z członkami Prezydjum pp.: posł. Starzakiem, płk. inż. Moniuszko, nacz. ppłk. Filipowiczem, insp. Nowodworskim i nacz. Myślińskim. oraz sekretarzem Rady Głównej p. radcą Kalickim.

Z chwilą, gdy w pięknie udekorowanej sali P. Prezydent Rzplitej zasiadł na fotelu, zabrał głos ks. prałat dr. Stefan Ugniewski, wygłaszając następujące przemówienie:

PRZEMÓWIENIE KS. PRAŁATA DR. S. UGNIEWSKIEGO.

Szedł ku górze dym w gniewie Jego
I ogień się zapalił od oblicza Jego —
Zagrzmiał Pan z nieba, a Najwyższy
Swój głos wypuścił: grad i węgle
ogniste. Ps. 17. 14, 19.
Od ognia takiego i powietrza...
Zachowaj nas Panie.
Suplikacje.

W walce za wiarę i ojczyznę, miejmy przed oczyma wielkie niebezpieczeństwa: na ziemi i w powietrzu. Nie tylko bowiem wróg orężnie czyhać będzie na zgubę narodu, ale i w atmosferze gotuje zdradziecki żywioł, tchnieniem śmierci, pochłaniający tych, których napotka w swym pochodzie niszczycielskim, nieubłaganie dokonując zagłady i zguby.

Okrutniejszym okaże się od miecza, bo będąc ślepym, nie oszczędzi spokojnych mieszkańców broni niemających, nie przepuści dzieciom, nie ulituje się nad starcem, ani chorym, ani rannym, ani kaleką.

Szedł ku górze dym w gniewie Jego i ogień się zapalił od oblicza Jego. Zagrzmiał Pan z nieba, a Najwyższy swój głos wypuścił: — grad i węgle ogniste. (Ps. 17-14-19). Od ognia takiego i powietrza zachowaj nas Panie, modlimy się w suplikacjach, by Bóg raczył uchronić od tego Ojczyznę naszą, która ma nadzieję z miłosierdzia jego.

Wszelako na wielkie zło, jakie nieprzyjaźny naród może nam uczynić z woli Opatrzności Bożej, konieczne są wielkie przeciwdziałania. Misję tę obywatelską spełnia i Liga Obrony Powietrznej Państwa, ożywiona celem patrjotycznym i samarytańskim.

Niechaj pomoc Boża będzie zawsze z tą instytucją, aby spełniając doniosły i pożyteczny cel dla Państwa Polskiego, uniknęła losów wieży Babel.

Odpowiednie środowisko dla jej działalności, które mam zaszczyt w imieniu J. E. ks. biskupa polowego Stanisława Galla poświęcić, niewątpliwie, że pod natchnieniem Błogosławieństwa Niebios, przyczyni się do pomnożenia energji twórczej wśród organizatorów, skieruje wyniki szlachetnych wysiłków może i na nowe tory, nieodkryte w tej dziedzinie, jeszcze jaśniej opromieni uznaniem narodu i wywoła ten skutek, że pod względem wartości fachowych i zasług dla kraju stanie się sławną w świecie.

Amen.

*

Po skończeniu przemówienie ks. prałat dr. Ugniewski, dokonał poświęcenia lokalu, poczem zabrał głos prezes Zarządu Głównego dr. Z. Martynowicz, którego sprawozdanie dokonanych prac przez L. O. P. P. zamieszczamy poniżej.

Po wygłoszeniu sprawozdania prezes dr. Martynowicz wręczył P. Prezydentowi Rzplitej, jako Wysokiemu Protektorowi i członkowi honorowemu L. O. P. P. złotą odznakę członkowską oraz album sprawozdawczy.

Zkolei delegacja uczniów Modelarni L. O. P. P. przy szkole im. Konarskiego, w obecności dyrektora szkoły inż. St. Krasuskiego, wręczyła P. Prezydentowi latający model samolotu, konstrukcji prof. Błaszczyńskiego, w wykonaniu uczniów T. Żółtowskiego i Krzewińskiego, którzy jednocześnie wręczyli P. Prezydentowi adres w imieniu szkoły.

P. Prezydent zezwolił na start modelu, który odbył się z b. dobremi wynikami w sali L. O. P. P., poczem P. Prezydent Rzplitej, oprowadzony przez prezesa dr. Martynowicza, zwiedził muzeum obrony przeciwgazowej, interesując się poszczególnemi eksponatami.

Na zakończeniu P. Prezydent Rzplitej wpisał do księgi pamiątkowej L. O. P. P. aforyzm (zamieszczony na stronie 3-ej).

P. Prezydent Rzplitej, opuszczając lokal L. O. P P., wręczył na ręce p. prezesa Zarządu Gł dr. Z. Martynowicza 1000 zł. na cele L. O. P. P.



PRZEMÓWIENIE PREZESA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L.O.P.P. DR. Z. MARTYNOWICZA

Panie Prezydencie Rzeczypospolitej, Wasza Excelencjo, Panowie Ministrowie, Szanowni Państwo!

W imieniu Zarządu Głównego L. O. P. P. mam zaszczyt powitać Was w nowem naszem biurze i podziękować Wam za uświetnienie naszej skromnej domowej uroczystości Waszą obecnością.

Korzystając z obecności w naszej organizacji tak Głowy Państwa jak i Najwyższych Dostojników Rządu, pragnę słów parę powiedzieć o działalności Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dobiega pierwszego dziesiątka lat swego istnienia. Powołana do życia troską całego społeczeństwa o bezpieczeństwo ziemi ojczystej w ciągu całego swego krótkiego istnienia idzie w kierunku jaknajwiększego rozwoju i rozbudowy swej organizacji, pragnąc jej siecią pokryć wszystkie ziemie naszej Rzeczypospolitej.

W całej dotychczasowej działalności L. O. P. P. przebijają się trzy pierwiastki — są to: pierwiastek obywatelski, humanitarny i patrjotyczny. Te trzy pierwiastki razem złączone są przewodnią ideą Ligi i one to wyrażają się w jej działalności, polegającej na rozbudowie lotnictwa — obronie przeciwgazowej ludności cywilnej i przygotowania i zaopatrzenia w sprzęt sieci obserwacyjno-meldunkowych obrony przeciwlotniczej.

Duże zadania wzięliśmy na barki nasze — z pełną świadomością odpowiedzialności przystąpiliśmy do wykonywania prac jużto wypływających z naszej własnej inicjatywy, jużto zleconych nam do wykonania przez miarodajne czynniki rządowe.

Wyniki dotychczasowej działalności, których szczegółowy wykaz ośmielamy się Tobie Panie Prezydencie, jako Wysokiemu Protektorowi Ligi przedłożyć pozwalają nam żywić nadzieję, że praca nasza i nadal mimo trudnych ekonomicznych warunków kraju rozwijać się będzie.

Kiedy przeglądniemy wyniki dotychczasowej działalności Ligi, wyrażające się w licznych jużto oddanych do użytku, jużto w budowie, będących lotnisk i urządzeń lotniskowych, w gmachach szkół mechaników i pilotów i we wspaniałych warsztatach pracy instytutów naukowych, w tysiącach wyszkolonych inspektorów i instruktorów lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej, to przyznać musimy, że jest to duży dorobek i duży zbiorowy wysiłek całego społeczeństwa, które nie szczędzi swego grosza ofiarnego na cele rozbudowy i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Liga, która początkowo jest dosyć luźnym związkiem Komitetów Wojewódzkich, staje się coraz bardziej zwartą, coraz to więcej karną organizacją, gromadzącą w swych szeregach tych wszystkich, którym bezpieczeństwo i dobro Rzeczypospolitej leży na sercu. Członkowie Ligi po-

chodzą ze wszystkich sfer społeczeństwa. Są między nami i przedstawiciele zawodów umysłowych — przynosi nam swój grosz ofiarny, ciężką zdobytą pracą — robotnik polski — a z pod chaty wieśniaczej również coraz więcej napływa do nas członków, dowodząc przez to, że ideje głoszone przez Ligę, docierają do najdalszych zakątków naszej ziemi.

Specjalnie zaś cieszy nas rozwój naszej organizacji pomiędzy młodzieżą szkolną. Dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się do naszych idei Ministerstwa Oświaty i Wyznań Religijnych i władz szkolnych ideje Ligi przenikają coraz głębiej między młodzieżą, z której wyrasta później zastęp pracowników na niwie społecznej w pracy nad bezpieczeństwem i obroną naszej Ojczyzny oraz jej mieszkańców.

Wielką jest praca jaka leży przed nami. Zagadnienia, których wykonania podjęliśmy się, wymagają wysiłku pracy i dużych środków finansowych. Mimo dużych trudności i skromnych środków finansowych, idziemy z wiarą naprzód, wierząc, że społeczeństwo polskie, które tyle dla idei obrony Państwa poniosło i nadal swego finansowego poparcia nam nie odmówi.

Do tych nadziei uprawnia nas ciągle wzrastająca liczba członków Ligi — to jest tej nieznanej, a licznej rzeszy obywateli Rzeczypospolitej, która przez stałe opodatkowanie się na rzecz Ligi miesięczną składką 50 gr. pozwala nam prowadzić stałą planową gospodarkę finansową, opartą na uchwalonym corocznie preliminarzu budżetowym. Skromne te, 50 groszowe składki urosły w ciągu niedługiego czasu istnienia Ligi do imponującej kwoty 40.000.000.— zł. polskich, które obróciliśmy na programowe prace Ligi.

W wykonaniu programowych prac Ligi, pokryliśmy ziemie Rzeczypospolitej siecią lotnisk. Wzniesiono liczne budowle, jak porty lotnicze, hangary, zbiorniki na materjały pędne i smary, zorganizowano warsztaty, pozwalające na remont motorów; samoloty turystyczne, zaprojektowane przez polskich konstruktorów i wykonane w polskich wytwórniach, coraz częściej przecinają powietrze, a szum motorów lotniczych nie jest już żadną nowością w najdalszych nawet zakątkach naszej Ojczyzny.

Polskie wytwórnie samolotów wypuszczają już ze swych warsztatów aparaty handlowe wyłącznie polskiej konstrukcji, do których budowy również przyczyniła się Liga przez udzielanie na te cele poważniejszych subwencji.

W dziedzinie wyszkolenia również osiągnięto poważne wyniki pracy.

Instytuty naukowe, z których jeden wybudowany wyłącznie środkami finansowemi Ligi, a drugi przy wydatnej pomocy Ligi, a mianowicie: Instytut Aerodynamiczny i Chemiczny Instytut Badawczy prowadzą prace badawcze, zyskując dla siebie uznanie daleko poza granicami Rzeczypospolitej.

Dwie szkoły mechaników lotniczych we Lwowie i Bydgoszczy zaspakajają już w zupełności nasze zapotrzebowanie lotniczego personelu technicznego. Świeżo wykończona i oddana do użytku władz wojskowych szkoła pilotów w Radomiu, w najbliższym czasie rozpocznie swoją działalność.

Rozwijające się od kilku lat warsztaty lotnicze w Warszawie na Okęciu, wypuszczają coraz to bardziej doskonałe typy samolotów turystycznych, będąc dobrą szkołą i warsztatem pracy dla młodych inżynierów i konstruktorów lotniczych.

Dzięki stypendjom, ufundowanym przez Ligę, cały szereg młodych inżynierów i studentów oraz uczniowie szkół technicznych mają możność kształcenia się w uczelniach krajowych, a kilkudziesięciu młodych inżynierów wyjeżdża zagranicę, aby na koszt Ligi, zaznajomić się z rozwojem przemysłu lotniczego i lotnictwa w krajach zachodnich.

W dziedzinie obrony przeciwgazowej zorganizowaliśmy sieć inspektorów wojewódzkich i powiatowych obrony przeciwgazowej. Organizacyjnie podzieliliśmy kraj na rejony i przeprowadzamy obecnie zaopatrzenie w sprzęt przeciwgazowy poszczególnych rejonów.

Organizacja drużyn obrony przeciwgazowej posuwa się stale naprzód, a sprzęt przeciwgazowy dostarczany drużynom jest już coraz to więcej pochodzenia czysto krajowego.

Specjalnie dla celu szkolenia przerobione wagony kolejowe przebiegają wszystkimi szlakami naszych kolei żelaznych — pouczając ludność naszych miast i miasteczek o obronie przeciwgazowej. Nakładem Ligi O. P. P. opuścił prasy drukarskie cały szereg podręczników wypełniając w zupełności nasze braki w tym zakresie wiedzy fachowej.

Znajomość użycia maski gazowej i sprzętu przeciwgazowego przenika do najszerszych warstw społeczeństwa. Dzięki intensywnie przeprowadzonemu szkoleniu i umiejętnej propagandzie, są niektóre ziemie naszej Ojczyzny całkowicie zorjentowane w zagadnieniach obrony przeciwgazowej. W dziedzinie tej mamy do zrealizowania jeszcze jedno zadanie, a to dokończenie budowy i uruchomienia Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Budowę gmachu dla tej Szkoły rozpoczętą jeszcze w roku 1929, musieliśmy niestety przerwać z powodu niewystarczających funduszów. Nie mniej jednak mamy nadzieję, że w roku bieżącym nie tylko wywiążemy się z obowiązań, jakie z tytułu tej budowy jeszcze na nas ciążą, lecz uzyskamy fundusze, które pozwolą nam na wznowienie budowy i doprowadzenie do końca rozpoczętego dzieła.

W akcji zbierania funduszów na dokończenie budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej dużą pomoc okazuje nam Koło Pań pod protektoratem Pani Prezydentowej Mościckiej.

Jedna jeszcze dziedzina przejmuje nas głęboką troską, a to organizacja i zaopatrzenie w sprzęt sieci obserwacyjno-meldunkowych.

Mamy nadzieję że po pokonaniu chwilowych trudności finansowych wykonamy całkowicie wzięte na siebie zobowiązania.

Takby w krótkości wyglądał zarys naszych prac i usiłowań.

Cieszymy się pracami już wykonanemi — a rezultaty dotychczasowej naszej działalności dodają

nam energji i pozwalają nam żywić nadzieję, że i nadal prace Ligi pomyślnie rozwijać się będą.

Panie Prezydencie Rzeczypospolitej! Wysoki Protektorze Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej! Organizacja nasza ma zaszczyt zaliczania Ciebie do grona swych członków honorowych — łaskawem Swem przybyciem na skromną naszą uroczystość domową dałeś dowód, że godność członka honorowego nie jest dla Ciebie czczym tytułem — ale że żywo interesujesz się rozwojem i pracami naszej organizacji.

Toteż w imieniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej składam Ci wyrazy naszego głębokiego podziękowania za przybycie do nas — a prosząc Cię, Panie Prezydencie, o dalszą opiekę dla naszej organizacji, proszę Cię o przyjęcie odznaki członkowskiej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Z. M. PIĄTKOWSKI

KILKA UWAG W SPRAWIE PUBLIKACYJ LOTNICZYCH

W poprzednim numerze „Lotu Polskiego" zamieściliśmy artykuł p. t. „Zagadnienia polskiej polityki lotniczej", jako artykuł dyskusyjny. W związku z tem otrzymaliśmy od p. Z. M. Piątkowskiego artykuł, który zamieszczamy poniżej.

W prasie naszej, zarówno fachowej lotniczej, jak i codziennej od czasu do czasu pojawiają się artykuły, w których podpisani i niepodpisani autorzy zabierają głos w różnych kwestjach, dotyczących lotnictwa, przedstawiając je niezawsze właściwie.

Jedni z tych autorów krytykują i osądzają w czambuł wszystkie zarządzenia i posunięcia władz lotniczych, jak również ustanowiony porządek prawny, drudzy zaś, bardziej łagodni, ograniczają się jedynie do udzielania swych cennych, według swego zdania, i zbawiennych rad i wskazówek władzom zarówno państwowym jak i społecznym naszego lotnictwa.

Otóż, o ile stoimy zawsze na stanowisku, że rzeczowa krytyka, oświetlająca dane zagadnienie ze strony częstokroć mniej dostępnej dla władz, jest zawsze pożądana, oraz że należy, aby władze te chętnie brały pod uwagę opinje osób postronnych, zajmujących się sprawami lotniczemi, o tyle nie możemy się zgodzić, aby poszczególne jednostki miały prawo występować z krytyką niesprawiedliwą, niefachową i częstokroć daleką od życzliwości.

Między innemi przykłady tego właśnie rodzaju publikacyj znajdujemy w artykułach umieszczonych w ostatnich numerach „Lotu Polskiego".

Ponieważ zagadnienia poruszone w tych artykułach wymagają osobnej odpowiedzi, której postaramy się udzielić w następnych numerach „Lotu Polskiego", obecnie pragniemy się ograniczyć jedynie do rzucenia kilku uwag ogólnych w tej sprawie.

Otóż lotnictwo jest jedną z najpopularniejszych i najaktualniejszych dziedzin współczesnego życia.

Ex re jednak tej swej popularności ma ono tę ujemną stronę, że zbyt wielka ilość osób czuje się uprawniona i powołana do zabierania głosu w najróżniejszych sprawach dotyczących lotnictwa.

Analogiczny zresztą objaw spotykamy w odniesieniu do automobilizmu, wszelkich dziedzin sporty, oraz spraw ekonomicznych, politycznych i t. d. Znany nawet jest powszechnie typ „krytyków i polityków kawiarnianych", którzy zawsze skorzy są do omawiania i wygłaszania arbitralnych i bezapelacyjnych sądów we wszystkich sprawch, które w dyskusji zostaną poruszone.

Mamy już pewne podstawy do wyrażenia obaw, że typ ten przeniósł się i przyjął znakomicie na niwie rodzimej naszego lotnictwa i że należy go czemprędzej zarejestrować, jako typ „krytyka i polityka lotniczego".

Tymczasem niewiele tylko osób zdaje sobie dokładnie sprawę z ogromu, bogactwa i głębi zagadnień, które kryje w sobie już dziś lotnictwo.

Skala różnorodności tych zagadnień jest olbrzymia, — obejmuje ona bowiem cały kompleks zagadnień technicznych, wojskowych, politycznych, ekonomicznych, gospodarczych, organizacyjno-administracyjnych i t. d.

Lotnictwo bowiem, przenikając we wszystkie dziedziny naszego życia współczesnego, stanowi jedno z jego najbardziej skomplikowanych zagadnień i to nietylko z punktu widzenia interesów wewnętrzno państwowych jednego państwa, lecz i międzynarodowych w najszerszem tego pojęcia znaczeniu.

Z tego też tytułu zagadnienia lotnicze wymagają stałego, głębokiego i poważnego ich traktowania, przyczem należy mieć dodatkowo na uwadze fakt, że zagadnienia są coraz to truduiejsze do właściwego ich naświetiania z racji szybkości rozwoju lotnictwa oraz stale wzrastającej jego wielostronności.

W tym stanie rzeczy, poważne omawianie zagadninń lotniczych wymaga wystarczającego przygotowania się i znajomości gruntownej, zarówno teoretycznej, jak i praktycznej, wszystkich stron danego zagadnienia oraz ścisłej analizy krytycznej. Osoby zaś, które, z braku tych wiadomości nie mają możności opanowawania dokładnego i poważnego poruszonego przez siebie zagadnienia, lepiej, aby w swym własnym interesie, zagadnień nie poruszały.

W przeciwnym bowiem razie, najlepsze nieraz intencje i tendencje, mogą wykazać tylko naiwny w swej świeżości dyletantyzm, oraz prymitywne pojęcia i wiadomości o poruszanem zagadnieniu, ograniczające się jedynie do zakresu wiadomości własnych osoby je poruszającej, co nie zawsze bywa wystarczające dla objęcia całości zagadnienia.

To też omawianie fachowe poszczególnych zagadnień lotniczych, mimo, iż zdawałoby się najbardziej prostych i nieskomplikowanych, przestało być już dawno na Zachodzie domeną laików i dyletantów, a jest traktowane poważnie przez osoby poświęcające badaniom i pogłębianiu tych zagadnień odpowiedni czas oraz fachowe wiadomości.

Rozpatrywaniem poszczególnych zagadnień lotniczych zajmuje się na Zachodzie szereg poważnych Instytutów naukowych z rozbudowanym sztabem specjalistów.

Toteż decyzje naszych władz lotniczych mogą się jedynie opierać na wynikach długotrwałych studjów wypróbowanÁch i doświadczonych badaczy, nie zaś na chaotycznych i oderwanych uwagach przygodnych dyletantów.

Jest objawem pocieszającym, że zdrowe te prądy, znajdują coraz to większe zrozumiienie u nas, dowodem czego są coraz to częstsze artykuły fachowe w perjodycznej prasie lotnicze. Opracowanie bowiem głębokie, fachowe i wyczerpujące najskromniejszego tematu, przyniesie więcej korzyści ogółowi przez wyjaśnienie i ustalenienie właściwej istoty rzeczy omawianego zagadnienia, niż drukowanie artykułów pod najszumniejszemi tytułami, które może tylko dla osób, nieznających tych spraw, zdają się być rewelacją i ostatnim krzykiem dążeń postępowycc w lotnictwie, w rzeczywistości zaś, po ich fachowem, objektywnem rozpatrzeniu, pozostają jedynie oryginalnemi subjektywnemi poglądami, przekonywującemi tylko z reguły ich autora, laików i zawodowych malkontentów.

Tyle co do przedmiotu ogólnego niektórych prac i artykułów ukazujących się w prasie lotniczej.

Uzupełniająco, chcielibyśmy zwrócić pewną uwagę na treść i formę.

Otóż, niestety, nie zawsze pozostnją one w zgodzie z metodami poważnemi.

Najgorszem jednak jest pseudo-naukowe powoływanie się na fakty, które w rzeczywistości swej przedstawiają się inaczej. Prawdziwość powoływanych danych, faktów i cyfr, musi być bezsporna, inaczej bowiem, biorąc dane z powietrza, można łatwo zasłużyć na tytuł „wiatrologa", według terminologji Boy'a. Wątpliwem się jednak wydaje, by przy tych kwalifikacjach możnaby znaleźć pole do popisu nawet w szybownictwie, a już w żadnym razie nie należy szukać laurów na niwie poważnej prasy lotniczej.

Dalej, tanie efekciarstwo argumentów, ich tendencyjność, oraz świadome odchylanie od prawdziwego stanu rzeczy obniżają powagę każdej pracy.

Wreszcie, co się tyczy stylu tych artykułów, to nie zawsze cechuje je umiar, powaga oraz właściwość formy.

Nieuwzględnianie bowiem powyższych danych nie przysparza korzyści lotnictwu i dla jego dobra i postępu winno być jak-

najprędzej zaniechane. Tembardziej, że pracy u nas w dziedzinie lotniczej jest coniemiara i każdy, dla którego zagadnienia lotnicze są bliskie, może lotnictwu oddać dobrą usługę, przez właściwe i poważne potraktowanie choćby kilku tylko zagadnień lotniczych.

Następnie, jeśli chodzi o nasze władze lotnicze, to należy pamiętać o tem, że zasadniczym ich obowiązkiem jest załatwianie spraw zgodnie z interesem Państwa i po linji interesów ogółu obywateli, a z pominięciem czasem indywidualnych interesów i wygód danej jednostki.

Należy się ponadto liczyć z realnemi możliwościami i warunkami pracy tych władz, uzależnionych przy realizacji swych zamierzeń nietylko od warunków wewnętrzno-krajowych, lecz częstokroć i zagranicznych. Być może, że niezawsze mogą one z tego powodu realizować wszystkie swe zamierzenia oraz stać na tej wysokości, na jakiejby sobie stanąć życzyły. Ponadto w nawale różnych prac, które powinny być równomiernie prowadzone, dla ogólnego dobra wszystkich dziedzin lotnictwa, nie mają one czasu i możności poświęcenia się poszczególnym dziedzinom tego lotnictwa, każdej zosobna, w tym zakresie, w jakimby sobie życzyły koła specjalnie zainteresowane, każdą z poszczególnych dziedzin odrębnie.

Być może, że z tego tytułu mogą powstać pewne przeoczenia, niedociągnięcia, niezaspokojenie potrzeb indywidualnych i tem podobne usterki, nieuniknione zresztą w żadnej dziedzinie życia zbiorowego, a tembardziej w dziedzinie tak nowej, tak pulsującej nowem życiem na każdym kroku, jak lotnictwo, którego unormowanie poszczególnych przejawów wymaga częstokroć wprost sejsmograficznej precyzji.

Gdyby nawet zgodzić się z tem, iż pewien procent spraw i zagadnień nie mógł zostać rozwiązany ku zupełnemu zadowoleniu wszystkich, to dlaczego mówi się jedynie o tych sprawach, które stanowią zaledwie znikomy odsetek ogółu dokonanych prac, a pomija się zupełnie wartości wszystkich prac, dokonanych w lotnictwie w przeciągu krótkiego czasu i w nadzwyczaj ciężkich, jak u nas, warunkach pracy.

Takie postępowanie zasługiwać powinno skądinąd na nazwę bałamucenia opinji publicznej, może nieświadomego i mimowolnego, lecz zrażającego obywateli do władz lotniczych oraz podkopującego zaufanie do tych władz. Jego skutki mogą się okazać ujemnemi zarówno w stosunkach wewnętrznych, jak i nazewnątrz Państwa.

Szczęściem, głosy takie są nieliczne w prasie krajowej i są one pokryte z nadwyżką przez ukazujące się w fachowej prasie lotniczej zarówno krajowej, jak i, co ważniejsze, zagranicznej, artykuły, ujmujące w sposób właściwy zagadnienia lotnicze w Polsce.

Bardzo charakterystycznemi pod tym względem są artykuły Jacques Mortané'a, jednego z najpoważniejszych znawców spraw lotniczych, o lotnictwie polskiem, umieszczone w r. ub. w październikowym i listopadowym numerach tak poważnego czasopisma, jakiem jest „L'air".

Szkoda, że z treścią tych artykułów nie zaznajomili się ci z autorów krajowych, którzy występują z krytykami naszego lotnictwa. Być może, że w pewnych rzeczach zostaliby oświeceni i uznaliby wystąpienia swe za zbędne.

Naszem zdaniem, sprawy lotnictwa winny stanowić wspólną, harmonijną płaszczyznę współpracy władz lotniczych oraz zainteresowanych lotnictwem osób. Współpraca ta winna być jaknajbardziej ścisła i życzliwa, przyczem prowadzona stale w atmosferze zrozumienia dobrej woli oraz niemożności czasem uwzględnienia z przyczyn natury od władz lotniczych niezależnej, poczszególnych postulatów osób trzecich.

Sądzimy, że dla osiągnięcia tych celów bezwzględnie konieczna jest atmosfera zaufania kół lotniczych do swych władz, tembardziej, gdy poszczególni reprezentanci tych władz mogą się wykazać kilkunastoletnią stałą pracą fachową z dodatniemi poważnemi wynikami w różnych dziedzinach lotnictwa, w ciągu której mogli się byli lepiej zapoznać z jego potrzebami, niż to jest dostępne dla osób, stykających się od wypadku do wypadku z temi sprawami od niedawnego dopiero czasu.

Powyższe uświadomienie sobie tej sytuacji nie ma bynajmniej na celu podkreślenia czy wytknięcia tych lub owych stron ujemnych stanu obecnego, jak również dalecy jesteśmy od chęci ustalania przyczyn tego stanu, a tembardziej od chęci szukania winnych.

Mamy jedynie nadzieję, że powyższe rozważania wyjaśnią pewne rzeczy i pozwolą tem lepiej pracować w przyszłości w atmosferze wzajemnego zrozumienia się, zaufania i szacunku, dla dalszego rozwoju naszego lotnictwa, co przecież jest bezwątpienia ostatecznym celem wszystkich ludzi dobrej woli, pracujących obecnie w lotnictwie na najróżniejszych nawet stanowiskach.

OTWARCIE KURSU INSTRUKTORSKIEGO O. P. L. G. DLA STRAŻY POŻARNYCH



Zdjęcie dokonane w czasie otwarcia kursu instruktorskiego o. p. l. g. dla straży pożarnych. Siedzą od lewej ku prawej pp: por. A. Zieliński, dyr. inż. Wawrzyniak, p. Cybulska, prezes Zw. Str. Poż. Jaroszewski, woj. Twardo, prezes Z. Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, mjr. Perucki, insp. gł. kpt. J. Misiński i mjr. Szkolnikowski.



Moment z otwarcia w dn. 15 b. m. w Warszawie XXVII Zjazdu I. A. T. A.

15 marca b. r. rozpoczął w Warszawie, dwudniowe obrady Międzynarodowy Związek Komunikacji Powietrznej (International Air Trific Assosiation), będący terenem międzynarodowej współpracy dla zagadnień odnoszących się do lotnictwa komunikacyjnego.

Był to dwudziesty siódmy zkolei zjazd I. A. T. A.

I. A. T. A. powstał w roku 1919 w Hadze z inicjatywy p. Hlot Tomas, szefa angielskiego towarzystwa komunikacji lotniczej „Air Travel Transport Ltd". Początkowo do I. A. T. A. należały towarzystwa komunikacji lotniczej: Niemiec, Anglji, Norwegji, Szwecji, i Holandji.

W roku następnym powstało już w Hadze stało biuro I. A. T. A. utrzymujące stosunki korespondecyjne z członkami Związku i wykonujące polecenia i uchwały Zjazdów. Od roku 1927 na czele tego biura stoi Holender p. Van den Berch van Heemstede.

Obecnie do I. A. T. A. należą towarzystwa komunikacji powietrznej państw już wymienionych i państw następujących: Francji, Włoch, Szwajcarji, Hiszpanji, Austrji, Finlandji, Jugosławji, Węgier, Czechosłowacji, Rosji i Polski.

Posiedzenia, na których przedstawiciele poszczególnych kampanij lotniczych omawiają żywotne dla istnienia i rozwoju przewozów powietrznych, kwestje odbywają się dwa razy do roku — wiosną i jesienią.

W Warszawie I. A. T. A. obraduje już po raz drugi. Poprzednio Zjazd I. A. T. A. w Warszawie odbywał się w lutym 1928 r.

Podczas posiedzeń pracuje zasadniczo sześć komisyj, opracowującvch pewne ściśle fachowe zagadnienia. Komisje te są:

1. Prawna — przewodniczący p. Beaumont (Anglja).

2. Pocztowa — przewodn. p. Wronsky (Niemcy).

3. Radjotelegraficzna — przewodniczący p. Barcley (Anglja).

4. Techniczna — przewodn. p. Taure (Francja).

5. Transportów mieszanych — przewodniczący p. Dörnig (Niemcy).

6. Budżetowa — przewodniczący p. Deutelmoser (Austrja).

Będąc organizacją przedsiębiorstw lotniczych, I. A. T. A., współpracuje ściśle z międzynarodowemi organizacjami lotniczemi, składającemi się z przedstawicieli rządów i innemi organizacjami i instytucjami o charakterze międzynarodowym, których zakres działania bezpośrednio lub pośrednio łączy się z rozwojem międzynarodowych stosunków lotniczych w dziedzinie komunikacji. A więc z C. I. D. N. A. 'ą (Komisja Międzynarodowa Żeglugi Powietrznej), C. I. T. E. J. A. (Komitet Międzynarodowy Techniczny Ekspertów Prawnych Żeglugi Powietrznej) z Komisjami transportowemi Ligi Narodów, Komisją Międzynarodową, realizującą postanowienia Konwencji radjotelegraficznej waszyngtońskiej, Międzynarodową Izbą Handlową i Międzynarodową Komisją oświetleniową.

Z ważniejszych zagadnień opracowanych w poszczególnych Komisjach I.A.T.A. wymienić należy: kwestje poczty lotniczej, odpowiedzialność przewoźnika pocztowego, budowa i urządzenia samolotów komunikacyjnych, służba meteorologiczna, loty nocne i we mgle, rozkłady lotów, przewozy kombinowane, zagadnienia propagandy i statystyki w lotnictwie komunikacyjnem, współpraca towarzystw komunikacji lotniczej w danym kraju i na danem lotnisku (porcie), sprawy ułatwień celnych, asekuracja samolotów, pasażerów i towarów, postanowienia co do przewozu chorych i dzieci, sprawy odpowiedzialności wobec osób trzecich, przewóz dzienników, ładunków specjalnych i t. d.

Bezsprzeczne duże, dziś znaczenie lotnictwa komunikacyjnego dla życia gospodarczego każdego państwa i znaczenie tegoż lotnictwa na polu wspólnej, pokojowej pracy państwa, i narody nie tylko w sensie czasu potrzebnego na przybycie drogi z jednego kraju do drugiego, skłaniają wszystkie rządy do okazywania poparcia i pomocy w zamierzeniach i zjazdach I. A. T. A.

Poszczególne ministerstwa — w każdej stolicy do których zakresu działania należą sprawy lotnictwa cywilnego, w osobach swych szefów, patronują zjazdom. Każda stolica dąży do okazania maximum gościnności przedstawicielom tego nowoczesnego środka lokomocji, który oddaje tak duże usługi w dziedzinie zbliżenia tych stolic do siebie.

Właściwym gospodarzem i przewodniczącym obrad I. A. T. A. w danej stolicy jest dyrektor narodowego towarzystwa danego państwa.

Podczas obrad plenum I. A. T. A. w Warszawie przewodniczył dyrektor „Lotu" p. W. Makowski.

Zjazd otworzył osobiście p. Minister Komunikacji inż. Kühn dnia 15 III b. r.

Na cześć uczestników zjazdu odbyły się dwa przyjęcia oficjalne i jedno dane przez P. L. L. „Lot".

Należy sądzić, że tegoroczne obrady warszawskie I. A. T. A. były owocne a zagraniczni goście wywieźli miłe wspomnienia z naszej stolicy.

KOMUNIKACJE LOTNICZE W NIEMCZECH I POLSCE

Budżet państwowy Niemiec na komunikację lotniczą wynosi na rok bieżący 42 miljony mk. (około 90 mil. zł.) z czego przypada dla „Luft Hansa" (przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej w Niemczech) tytułem subwencji 13 mil. mk. (ok. 28 mil. zł.) którą to dotację wymienione przedsiębiorstwo otrzymuje w niezmiennej wysokości corocznie od lat trzech. Poza subwencją z budżetu państwowego, „Luft Hansa" otrzymuje stałe zasiłki od poszczególnych samorządów niemieckich.

Porównajmy powyższe cyfry z polskim budżetem na lotnictwo cywilne.

Budżet Min. Komunikacji na komunikację lotniczą w roku 1931/32 wyniósł w rozchodach zwyczajnych i nadzwyczajnych, łącznie zł. 13 mil. 290 tys., t. j. zaledwie około 15% budżetu niemieckiego przeznaczonego na ten cel, z czego subwencje dla P. L. L. „LOT" w roku 1931 wyniosły niecałe 5 mil. t. j. niemal tylko 1/6 tego, co otrzymuje „Luft Hansa", nie licząc pomocy materjalnej udzielanej tej ostatniej przez samorządy niemieckie, które wynoszą około 6 mil. mk. (około 13 mil. zł.) rocznie.

Olbrzymia różnica pomocy udzielanej komunikacji lotniczej w Polsce i w Niemczech odbija się również na wynikach eksploatacji Polskich Linji Lotniczych „Lot" i „Luft Hansy".

Podczas gdy samoloty pierwszego przedsiębiorstwa przebyły w r. 1931 nie całe półtora mil. km. i przewiozły około 15.700 pasażerów, to samoloty drugiego, w roku ubiegłym przebyły 9 mil. km. i przewiozły 85.000 osób.

Porównanie tych cyfr przedstawia się korzystnie dla P. L. L. „Lot", podczas bowiem, gdy polska pomoc państwowa wyniosła tylko 12% pomocy rządowej i samorządowej niemieckiej, samoloty przedsiębiorstwa polskiego przebyły drogę wynoszącą 17% drogi, którą przebyły samoloty komunikacyjne niemieckie, i przewiozły przeszło 17% pasażerów z ilości przewiezionej przez „Luft Hansę".

Porównując środki finansowe i wyniki pracy przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej w Polsce i w Niemczech, musimy wziąć pod uwagę i dalsze okoliczności, bez uwzględnienia których porównanie nie byłoby istotne.

Przedewszystkiem zatem, musimy pamiętać o tem, że subwencje, które otrzymuje „Luft Hansa" wypłacane są jej w tej znacznej wysokości od całego szeregu lat, a przed r. 1930 były jeszcze wyższe. Dzięki temu, „Luft Hansa" mogła sobie pozwolić na szereg wydatków inwestycyjnych, które dla polskiego przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej były niedostępne.

Po drugie „Luft Hansa" korzysta z całego szeregu urządzeń w dziedzinie przemysłu lotniczego, metereologji, radja urządzeń portów-lotniczych, tras lotów i t. d., któremi w przeciwieństwie do P. L. L. „Lot" w najmniejszym stopniu nie obciąża swego budżetu.

Po trzecie, ogólne wydatki administracyjne „Luft Hansy" przelatującej 9 mil. km. rocznie, muszą w znacznie mniejszym stopniu obciążać każdy kilometr lotu aniżeli obciążają go, mimo największych oszczędności, koszty administracyjne polskiego przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej przelatującego w ciągu roku niecałe półtora mil. km.

Powyższe okoliczności tłumaczą rozmach organizacyjny „Luft Hansy" i konieczność stosowana jaknajdalej posuniętej polityki oszczędnościowej polskiej i lotniczej.

Wyjaśnia to dlaczego P. L. L. „Lot", uruchamiając zagraniczne linje komunikacji lotniczej, zmuszone były ograniczyć obsługę szlaków krajowych, wyjaśnia to dlaczego nasza komunikacja lotnicza posługiwać się musi samolotami z przed wielu laty o szybkości 148 do 160 km. na godz. podczas gdy „Luft Hansa", każdego roku wprowadza coraz to szybsze i bardziej komfortowe typy płatowców, których obecnie posiada 170 sztuk; wyjaśnia to wreszcie, dlaczego „Luft Hansa" zorganizowała na wielu linjach ruch lotniczy w nocy, a Polska, pomimo największych wysiłków, niestety nie mogła pozwolić sobie dotychczas na stworzenie ani jednej takiej linji.

Radosnym objawem dodatnich wysiłków naszej pracy, jest staranność naszej obsługi, której konsekwencją jest uzyskiwane pewne bezpieczeństwo, czem nie może poszczycić się niemiecka komunikacja lotnicza.

Dzięki swym olbrzymim możliwościom finansowym, „Luft Hansa" ustawicznie doskonali swą organizację, czego wyrazem obecnie ma być wprowadzenie samolotów o szybkości 250 do 300 km. na godz. Będzie to postęp ogromny, który napewno odbije się korzystnie na frekwencji samolotowej. Wprowadzenie takich samolotów do polskiej komunikacji lotniczej skróciłoby podróż z Warszawy do Krakowa, Poznania, Katowic, Bydgoszczy i Gdyni — do 1 godziny, do Lwowa — do $1^1/_2$ godz. i zezwoliłoby na obsługę szlaku Gdańsk — Warszawa — Lwów — Bukareszt — Sofja — Saloniki w ciągu jednego dnia.

Samoloty komunikacyjne o szybkości 300 km. nie są obecnie bynajmniej czemś niezrealizowanem i używane są z pełnem powodzeniem na wielu linjach amerykańskich.

W Europie samoloty takie wprowadza obecnie szwajcarskie przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej na linji Zurich — Monachjum — Wiedeń. Będą to samoloty typy Lockheed Orion, wyposażone w silniki 575 KM. Wright Cyclon, rozwijające szybkość przeciętną 280 km. na godz., szybkość zaś maksymalną — 360 km. dzięki czemu linja wskazana, wynosząca 610 km. będzie przelatywana w ciągu $2^1/_2$ godzin.

Powiększenie szybkości samolotowej jest nieodzownym warunkiem rozwoju komunikacji lotniczej, gdyż zupełnie inaczej odnosimy się do samolotu, który w stosunku do kolei skraca czas 2 do 3 krotnie, a inaczej odnosić się będziemy do niego jak będzie szybszy od najszybszych pociągów 4 do 6 krotnie. Wówczas komunikacja samolotowa stanie się rzeczywiście poważną konkurencją kolei, (naturalnie nie w dziedzinie masowego a jedynie szybkiego przewozu). Życzyć sobie zatem należy, aby i u nas można było jaknajprędzej wprowadzić szybkie samoloty, gdyż w przeciwnym wypadku zdystansuje nas zagranica w dziedzinie urządzeń komunikacyjnych, i nie będziemy mogli utrzymać i rozszerzyć naszego udziału w eksploatacji szlaków międzynarodowych, a tem samem wykorzystać w całej pełni cennego tranzytu naszych przestworzy. Dlatego też, pomimo trudności gospodarczych, nie powinno braknąć środków finansowych potrzebnych na konieczne inwestycje w naszem lotnictwie komunikacyjnem. Jeżeli stanowczo nie możemy pozwolić sobie nawet na tyle, ile w proporcji do zaludnienia, wydaje na ten cel nasz „gospodarczo zrujnowany sąsiad zachodni, to niechże nasz kraj, którego zaludnienie przecież nie wynosi mniej jak 50% ludności Niemiec, utrzyma bodaj tyle ile przeznaczał dotychczas, t. j. zaledwie 15% tego, co z oficjalnego budżetu państwowego wydają Niemcy na organizację swej komunikacji lotniczej.

W.



Inspektor armji gen. dyw. G. Orlicz-Dreszer w chwili przylotu z Krakowa do Warszawy.

SKRZYDŁA WŚRÓD ŚNIEŻNEJ PUSTYNI



Utarł się niewiadomo czemu pogląd, że zima jest dla lotnictwa „sezonem martwym", że śnieg i mróz — to niezwyciężona przeszkoda dla śmiałych skrzydeł lotniczych. Słowem — że gdy pierwszy śnieg białym płaszczem otuli lotniska, a mróz kwiaty wyrzeźbi na szybach hangarów — wówczas samoloty trzeba zamknąć na kłódkę w hangarach i... czekać wiosny.

Do pewnego stopnia śnieg może i jest przeszkodą dla lotnika — ale kiepski to lotnik, co takiemi zrażałby się przeszkodami. Przeciwnie, wszyscy pamiętamy bohaterski wyczyn sportowy i lotniczy komandora Byrda, szefa ekspedycji polarnej, który na pokładzie samolotu Forda, typu SAT dokonał lotu nad biegunem. W samo południe 25 listopada 1929 roku, Byrd, jako dowódca aerostatku, Bent Balchen, jako pilot, Harold June, jako operator filmowy oraz Mackinley, jako fotograf i geograf, wystartowali z obozowiska ekspedycji, by dokonać wśród 59-stopniowego mrozu i ponad bezgraniczną pustynią śnieżno-lodową historycznego lotu do bieguna południowego.

A tragiczny i bohaterski bez granic, pełen samozaparcia się lot Amundsena na ratunek rozbitkom ekspedycji Nobilego?! A choć prawdopodobnie Amundsen, gdzieś na niezmierzonych pustyniach, śnieżnych kręgu polarnego roztrzaskał się na swym samolocie i choć może nigdy nie będziemy wiedzieli, który lodowiec stał się mogiłą jego kości — to jednak czyn pozostanie czynem!

Zresztą przykładów lotów zimowych, lądowań dobrowolnych i przymusowych śród zasp śnieżnych i mrozów trzaskających znaleźlibyśmy daleko więcej, by dowieść, że dla wspaniałej, wszędzie i zawsze zwycięskiej woli człowieka — niema w naturze przeszkód — a zimą płozy są dla samolotu tem, czem koła latem.

Chcieliśmy tutaj poruszyć pewien bardzo ciekawy i bardzo charakterystyczny problem, wiążący się z kwestją żywotności lotnictwa wśród śniegów: mianowicie— jak reaguje na zimę nowoczesna twórczość filmowa w odniesieniu do lotnictwa?

Pisząc te słowa, nie możemy się oprzeć uczuciu dumy, która ogarnia nas na myśl, że pierwszym filmem o roli lotnika śród huraganów śnieżnych i pustyń lodowych był nie jakiś film o treści zmyślonej, nierzeczywistej, stworzony przez aktorów, a właśnie film stworzony przez lotników z krwi i kości, — film-dziennik ekspedycji Byrda, kręcony z etapu na etap bohaterskich perypetyj ekspedycyj w bezbrzeżnych pustyniach Antarktydy. Ściśle się wyrażając, trzebaby powiedzieć, że ekspedycja komandora Byrda nie jest „filmem" w znaczeniu tradycyjnem, filmem gdzieby toczyła się akcja romantyczna. Był to dokument historyczny, który przekażemy przyszłym pokoleniom, by choć w części nas zrehabilitował. Niechaj ten dokument tak ogromnie prosty w swej skromności, a tak przecież wzruszający (moment zrzucenia przez Byrda nad biegunem, owiniętego we flagę U. S. A. kamienia, wziętego z grobu przyjaciela — lotnika Benneta, niech ten dokument zaświadczy kiedyś, żeśmy i do wielkich poświęceń byli zdolni...

Jak wielki był na twórczość filmową wpływ moralny tego filmowego dziennika podróży ekspedycji Byrda — najlepszym dowodem są filmy: „Zaginiony sterowiec" i „Sterowiec LA-3". Oba, a zwłaszcza ten ostatni w swych najpiękniejszych fragmentach śród lodowych pustyń Antarktydy — są niemal fotograficzną odbitką wielkiego dzieła Byrda, jak to jeszcze przedstawimy w porównawczym szkicu.

Może to los tak chciał, by pierwszy film o bohaterskiej roli lotnictwa wśród śniegów i lodów nakręcił nie aktor a właśnie lotnik — bo oto pod wpływem tego pierwszego, śnieżno-lotniczego filmu powstaje w ciągu ostatnich trzech lat (1929, 1930 i 1931) cała gama filmów lotniczych. Idą na ekran dzieła potężne, takie, jak „Tragedja na Mont-Blanc", „Białe Piekło" („Piz-Paln") „Monte Santo", „Syn białych gór", „Zaginiony sterowiec", a wreszcie „Sterowiec LA-3" i „Aniołowie piekła".

Tak więc od chwili, gdy powstał film komandora Byrda, jako pierwszy w dziejach świata film o skrzydłach na śnieżnej pustyni — wkrótce powstaje cały szereg filmów lotniczo-zimowych. Reżyserzy filmowi, którzy dotąd uważali zimę, a zwłaszcza samolot, walczący ze śnieżycą i zawieruchą zimową za coś zupełnie nierealnego, teraz nagle przekonywują się, jak naiwne było takie postawienie sprawy.

Zaczynają więc jeden po drugim powtarzać filmy, gdzie lotnik coprawda nie jest jeszcze główną postacią dramatu, a tylko (rzecz szczególna) jakimś dobrym duchem, który w ostatniej chwili spada z obłoków, by ratować ludzi, skazanych na zgubę. Tak dzieje się w filmach „Tragedja na Mont-Blanc" i „Białe piekło". W pierwszym z tych filmów rola lotnika objawia się nawet dwukrotnie. Bezwątpienia do najpiękniejszych fragmentów tego filmu należą zdjęcia, przedstawiające lądowanie na oślizgłej, potrzaskanej „powierzchni" skalistych złomów. Kapitalne te zdjęcia, uchwycone z ziemi oraz z góry z pokładu drugiego samolotu, są osobistą zasługą reżysera tego filmu, dr. Arnolda Francka, a zarazem wyborowego alpinisty, którego nie zadowoliły normalne zdjęcia w atelier; dr. Franck, wypożyczywszy 2 samoloty od towarzystwa „Lufthansa", wyruszył z całą ekspedycją aktorską w Alpy, gdzie na tle wspaniałych krajobrazów zimowych dokonał zdjęć walczącego z burzą.

Zaznaczyć należy, że wobec tego, iż żaden z aktorów nie umiał prowadzić samolotu, musiano do współpracy zaprosić lotnika niemieckiego Ernesta Udeta, któremu wkrótce nowy fach tak zasmakował,



Obraz filmu „Tragedja na Mont-Blanc".

że występował potem w szeregu filmów— zawsze jednak jako lotnik.

Zachęcony ogromnem powodzeniem swego pierwszego filmu, dr. Arnold Franck, tworzy wkrótce drugi wielki film „Białe Piekło". Tym razem rzecz dzieje się w skalistych, bardzo niebezpiecznych, całkiem stromych zboczach Piz-Paln w Alpach. I tu zawędrował dr. Franck w towarzystwie tej samej obsady aktorskiej, co i w poprzednim swym filmie, z uroczą Loni Riefenstahl i lotnikiem Ernestem Udetem w rolach głównych. Pełno tu sytuacyj dramatycznych — gdy trójka śmiałych alpinistów porwana zostaje szturmem olbrzymiej lawiny, która zwala się na nich, zasypując i druzgocąc wszystko po drodze. Z pośród śniegów i przepaści lodowych ratuje ich dzielny lotnik Udet na swym samolocie „D-822". I znów samolot ukazany tu jest od swej najpiękniejszej strony: działalności samarytańskiej, ładując na swój pokład chorego alpinistę, któremu lodowiec zdruzgotał nogę.

Po „Monte Santo", „Białem Piekło" — gdzie wśród śniegów z takim realizmem dramatycznym występuje samolot — przyszła kolej na filmy, gezie rolę główną oddano... sterowcom. Mamy tu na myśli filmy ostatnich miesięcy: „Zaginiony sterowiec" i „Sterowiec LA-3".

Przedewszystkiem słówko o ich powstaniu.

Gdy z całego świata doszły do Stanów Zjednoczonych entuzjastyczne głosy fachowych pism filmowych, wyrażających się z najwyższem uznaniem o zaletach już czysto filmowych (pomijając naukowe i kulturalne) tego żywego dokumentu wyprawy komandora Byrda i o roli samolotu w zwycięskim podboju bieguna południowego — amerykańskie wytwórnie filmowe, grupujące się w Hollywood zaczęły się poważnie zastanawiać nad realizacją filmu, który byłby oparty na treści bohaterskich przeżyć załogi byrdowskich statków i samolotów. I w czasie pierwszych, wstępnych narad reżyserskich Hobart Bosworth, rzucił myśl niezwykle śmiałą i nową — użycia zamiast samolotu sterowca. Projekt ten spotkał się z powszechnym entuzjazmem. Jest to fakt niezmiernie ciekawy i godny podkreślenia z tego względu, że jak widzimy, twórczość filmowa i fantazja ludzka na tym punkcie wyprzedziły rzeczywistość lotniczą, gdyż jak wiemy, dotąd jeszcze podróż do bieguna na pokładzie sterowca nie została ziszczona.

Pierwszy z filmów tej drugiej grupy— „Zaginiony sterowiec" wykończony został już po 6 miesiącach pracy i wkrótce poszedł na ekrany amerykańskie i europejskie. Treść tego filmu była pod względem dramatycznym dość błaha, lecz fragmenty walki sterowca ze straszliwą nawałnicą morską, która zwaliła się na nieszczęsną wyprawę na Morzu Karaibskiem i późniejsza katastrofa ekspedycji wśród wiecznych śniegów — odtworzone zostały po mistrzowsku. Niezapomniane wrażenie pozostawił moment pożegnania na zawsze rozstrzaskanego szkieletu sterowca, zwolna zasypywanego śniegiem. Złamani na ciele i duchu rozbitkowie nieszczęsnej wyprawy błądzą po bezkresach śnieżnej pustyni i gdy zdawało się, że wszelka nadzieja stracona — z obłoków nadchodzi pomoc: bohaterski lotnik pokonał straszliwe warunki atmosferyczne i na samolocie przyleciał na ratunek, unosząc rozbitków z krainy wiecznych lodów.

Wreszcie ostatni film lotniczy z krainy śniegów i niedawno wyświetlany w Warszawie „Sterowiec LA-3". Oparty zasadniczo na tej samej koncepcji dramatycznej co i „Zaginiony sterowiec" — jednak pod względem treści przeżyć ekspedycji polarnej jeszcze bardziej zbliżony do niezapomnianego filmu komandora Byrda, tak iż chwilami odnosiło się wrażeniy, że całe fragmenty tego filmu są poprostu fotograficzną reprodukcją zdobyczy tamtego filmu. Fakt ten poczytać należy raczej za zasługę naczelnego reżysera tego filmu, Francka R. Capra. I słusznie reżyser uczynił: bo mając do wyboru niepewne fantazjowanie na temat wyczynów sterowca wśród pustyń lodowych — lub też ścisłe odtworzenie istotnej bohaterskiej rzeczywistości lotniczej, twardej a bezlitosnej — wolał wybrać rzeczywistość.

To też począwszy od samolotu, który na kadłubie nosi prawie identyczny napis z samolotem Byrda („Pierce Roudelle Antarctic Expedition" — „Byrd Antarctic Expedition") widzimy co chwila żywe, niezatarte w pamięci reminiscencje z filmu kom. Byrda. Założenie obozu, komunikacja radjowa ze światem, życie wewnętrzne ekspedycji Roudelle'a i wreszcie najwspanialszy akord tego dzieła: lot do bieguna na samolocie i wreszcie finał tak tragiczny i bohaterski zarazem: „kraksa" wśród wiecznych lodów i męczeńska wędrówka bez cienia nadziei na ocalenie. A jednak idzie się, idzie wśród najokropniejszych warunków terenowych i atmosferycznych, bo instynkt samozachowawczy i głos obowiązku nakazywał iść ciągle naprzód i naprzód, by w razie ocalenia móc przekazać innym rezultaty swych badań, prac i cierpień!..

Kto wie, czy takiej męczeńskiej wędrówki po lodowych przepaściach nie odbył wielki, niezapomniany Roald Amundsen, lecąc na pomoc Nobilemu rozstrzaskał się gdzieś, na nikomu dotąd nieznanem pustkowiu lodowem...

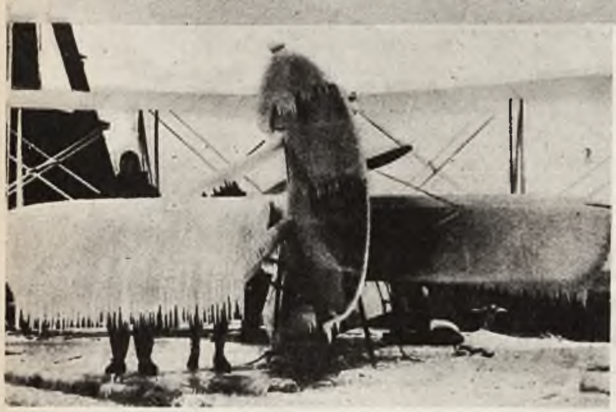
I tu dochodzimy do wytłumaczenia zjawiska dlaczego filmy lotnicze cieszą się we wszystkich krajach amerykańskich i europejskich tak olbrzymiem powodzeniem (np. „Aniołowie Piekła").

Jest w tych filmach lotniczych pewien wspólny moment psychiczny, który nazwaćby można kultem bohaterstwa.

Dzięki temu właśnie czynnikowi kultu bohaterstwa filmy te działają ogromnie wychowawczo na młodzież i tworzą w sposób dla nas samych niewidoczny, w ciemni sal kinematograficznych i projekcyjnych przyszłych bohaterów, co nas na nowe powiodą szlaki!...

H. G.







Zdjęcia: od góry i z prawej strony z filmu „Sterowiec LA-3", u dołu obmarznięte płozy ogonowe samolotu.



POWITANIE R-XVI NA LOTNISKU WARSZAWSKIEM.





POLSKIE SKRZYDŁA ROSNĄ



Od kilku ostatnich lat Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji postawił sobie, jako jedno z naczelnych zadań, zastąpienie samolotów komunikacyjnych obcej produkcji przez samoloty wyrabiane w kraju. Początkowo musiano się ograniczyć do samolotów obcych typów, lecz budowanych na zasadzie licencji w kraju z tą jednak przewodnią myślą, że jest to jedynie pewnego rodzaju praktyką dla naszych biur technicznych, pozwalająca im w przyszłości we własnych typach uniknąć błędów i niedociągnięć, jakie siłą rzeczy mogłyby się zdarzyć w nowej dla nich dziedzinie konstrukcji. Zasada zresztą całkowicie słuszna, gdyż rozwinąć komunikację lotniczą można dopiero wówczas, gdy się da do użytku pasażerów zupełnie pewny i komfortowo urządzony samolot komunikacyjny.

Rezultaty tej przewidującej i zarazem ostrożnej polityki mamy możność już dzisiaj oglądać w postaci szeregu całkowicie polskich samolotów komunikacyjnych jak P. W. S. 20, następnie P. Z. L. 4 oraz ostatnio dostarczony do Warszawy samolot R. XVI wyrobu zakładów Plage i Laśkiewicz w Lublinie na zamówienie Min. Komunikacji. O ile pierwsze dwa mają za zadanie zastąpić będące obecnie w użyciu wielkie samoloty Fokker'a również polskiego wyrobu lecz obcego typu, a więc przeznaczone dla linji o znacznem natężeniu ruchu, — o tyle R. XVI należy do kategorji samolotów lżejszych o niewielkiej stosunkowo pojemności, a celem jego będzie obsłużyć trasy mniej obciążone, jak naprzykład obsługiwane jeszcze obecnie przez Junkersy.

W projektowaniu jego starano się zastosować ostatnie zdobycze techniki lotniczej przy jednoczesnem zwracaniu jaknajwiększej uwagi na możliwość zastosowania surowców i produktów krajowych.

Pod względem układu powierzchni nośnej zalicza się on do typu górnopłata o skrzydle całkowicie wolnonośnem t. j. nie posiadających żadnych usztywnień zewnętrznych ani zapomocą linek czy też słupków. Typ ten znajduje dzisiaj powszechne zastosowanie jako dający najlepsze rezultaty pod względem aerodynamicznym, dzięki zmniejszeniu oporów szkodliwych, powodowanych przez te usztywnienia.

Profil skrzydła jest zmienny, gruby w części środkowej i zmniejszający swą grubość w miarę zbliżania się ku krańcom. Dla zabezpieczenia stateczności samolotu w locie profil ten został tak dobrany, że środek parcia siły nośnej nie ulega przesuwaniu się w granicach kątów natarcia używanych przy normalnych lotach. Również w tym celu bocznym częściom skrzydła zostało nadane lekkie nachylenie ku górze, tak, że patrząc z przodu tworzą one bardzo rozwarty kąt. W planie część środkowa skrzydła jest prostokątna, części boczne mają formę trapezoidalną o brzegach zakończonych łukiem. Wydłużenie skrzydła, a więc stosunek całkowity długości do największej szerokości wynosi 7, a więc zawiera się w normalnie stosowanych granicach.

Szkielet skrzydła, o konstrukcji drewnianej, z wyjątkiem okna, składa się z dwuch dźwigarów typu skrzynkowego, usztywnionych żeberkami. Jako materjału na pasy dźwigarów użyto sosny a na boczne ścianki sklejki brzozowej użytej również i do wyrobu żeberek. Całość pokryta jest z obu stron sklejką brzozową zmiennej grubości i dla zabezpieczenia od szkodliwego działania wpływów atmosferycznych wszystkie części drewniane powleczone są warstwą specjalnego lakieru.

Materjał drzewny użyty na skrzydło jest całkowicie pochodzenia krajowego. W bocznych częściach skrzydła umieszczone są lotki o dużem wydłużeniu, sterowane zapomocą linek. W części centralnej umieszczony został zbiornik na benzynę z blachy duraluminjowej o pojemności zapewniającej promień działania 800 km. Umieszczenie go w tem miejscu, a więc nad środkiem ciężkości pozwala zastosować zasilanie silnika przez samoopadanie, z uniknięciem psujących się od czasu do czasu pompek, oraz zapewnia wyrównoważenie samolotu, mimo ubytku ciężaru paliwa w miarę jego spalania w trakcie lotu.

W części przedniej kadłuba przed skrzydłem umieszczona jest kabina pilota z wszelkiemi instrumentami pokładowemi i organami sterowania. Dostęp do niej prowadzi nie przez kabinę pasażerską lecz oddzielnemi drzwiczkami umieszczonemi z prawej strony; drzwiczki z lewej strony należą do przedniego bagażnika znajdującego się pod kabiną pilota. Do przodu kadłuba przymocowane jest na czterech

śrubach odejmowane łoże silnikowe, oddzielone od reszty kadłuba ścianą przeciwogniową. Odejmowane łoże silnikowe pozwala na łatwe odłączenie silnika w razie potrzeby szybkiej jego wymiany naprzykład w wypadku międzylądowania spowodowanego zepsuciem się silnika. Nadesłany nowy silnik łącznie z łożem przymocowuje się wzamian zepsutego i samolot po stosunkowo krótkim postoju może lotem osiągnąć swój port macierzysty. Kabina pilota osłonięta jest od góry i z boków oszklonemi ścianami zapewniającemi dobrą widoczność przy jednoczesnem chronieniu go od pędu powietrza.

Również i w ścianie oddzielającej przedział pilota od znajdującego się bezpośrednio za nim pomieszczenia dla pasażerów przewidziane jest okienko dla ewentualnego porozumiewania się.

Kabina pasażerska posiada cztery fotele po dwa w rzędzie. Celem zmniejszenia szerokości kadłuba fotele są ustawione bezpośrednio obok siebie bez środkowego przejścia. Wzamian za to każda para foteli ma swoje oddzielne drzwiczki zapewniające łatwy do nich dostęp. W konstrukcji samych foteli zastosowano ciekawą inowację, umożliwiającą na dowolnem przechylaniu przedniej pary co w połączeniu z elastycznemi poduszkami siedzenia i oparcia pozwala na zajęcie pasażerowi indywidualnie najwygodniejszej pozycji. Pozatem szerokie, rozsuwane okna po obu stronach dają możność obserwowania przelatywanych okolic. Za kabiną pasażerską znajduje się tylny bagażnik z drzwiczkami z prawej strony kadłuba.

Do konstrukcji i szkieletu kadłuba o przekroju prostokątnym użyto po raz pierwszy w Polsce rur cienkościennych ze stali chromomolibdenowej o bardzo dużej wytrzymałości łączonych przy pomocy spawania; pozwoliło to zredukować jego wagę do wszystkiego 70 klg. Część przednia i środkowa ma układ sztywny, część tylna za kabiną pasażerską usztywniona jest ścięgnami; całość kryta płótnem. Płaszczyzny sterowe należą do typu normalnego; obydwa stery t. j. wysokości i kierunku są obciążone; wykonywane są ze spawanych rurek stalowych i pokryte płótnem. Dla spowodowania żeby samolot przyjmował w powietrzy automatycznie właściwe położenie, niezależnie od ilości zabranych pasażerów, zastosowano możność regulowania statecznika poziomego z kabiny pilota podczas lotu; oszczędza to znacznie zmęczenie pilota, który, w przeciwnym razie, musiałby to położenie samolotu uzyskiwać nachyleniem steru wysokości.

Podwozie R. XVI składa się z dwóch par goleni w formie „V" niezależnych i opartych na amortyzatorach oleopneumatycznych. Każde z kół może być niezależnie hamowane pedałami na nożnym orczyku. Ułatwia to znacznie manewrowanie na lotnisku; do tego samego celu służy zastosowane, zamiast normalnej ostrogi, na końcu kadłuba obracalne kółko amortyzujące.

Jako silnik zastosowano „Wright" 220 K.M. wyrobu Polskich Zakładów Skody. Dla zmniejszenia oporów wystających części silnika, przewidzianem jest możność założenia przedniego okapotowania typu N.A.C.A. Boczne okapotowanie za silnikiem zamocowane jest do kadłuba na zawiasach i zamkach sprężynowych umożliwiając w ten sposób łatwy dostęp do instalacji silnika bez potrzeby zdejmowania blach. Samolot ten poddany jest obecnie próbom w locie dla stwierdzenia jego własności użytkowych, zapowiadających się bardzo dobrze. Próby te w połączeniu z próbą obciążenia, dadzą nam właściwy pogląd na możliwości stosowania cienkościennych rur stalowych o wysokiej wytrzymałości jakie użyte zostały do budowy kadłuba. Dane charakterystyczne samolotu R. XVI są następujące:

Rozpiętość skrzydła	—	14,930 mtr.
Powierzchnia skrzydeł	—	31 m².
Długość samolotu	—	9,900 mtr.
Wysokość	—	3 mtr.
Rozstawienie kół	—	2,686 mtr.
Silnik	—	Wright 220 K.M.
Śmigło	—	Standart Steel
Ciężar własny samolotu	—	990 klg.
Ciężar użyteczny	—	610 klg.
Ciężar całkowity	—	1600 klg.
Obciążenie powierzchni nośnej	—	53.3 klg/mtr².
Obciążenie mocy	—	7,2 klg/K.M.
Szybkość maksymalna	—	187 klm/godz.
Szybkość lądowania	—	80 klm/godz.
Pułap praktyczny	—	5000 mtr.
Promień działania	—	700 klm.
Długość startu	—	70 mtr.
Wybieg przy lądowaniu	—	80 mtr.

LOTNICTWO MORSKIE w SZWECJI

W fachowej prasie niemieckiej pojawił się szczegółowy (może nieco za szczegółowy) opis nowego lotniskowca szwedzkiego „Gotland". Okręt ten przestudjowany dokładnie przez szwedzkie władze morskie, został zamówiony 8 maja 1930 roku w zakładach „Gota" w Gotheborgu. Z kilku warjantów projektu, wahających się między wypornością 4500 i 5000 tonn, szybkością 27 — 29 węzłów, 8 — 12 samolotami, drobnemi różnicami w uzbrojeniu, oraz sposobem rozmieszczenia samolotów na lub pod pokładem, — zatrzymano się ostatecznie na projekcie, rezygnującym z większej szybkości, z pomostu-lotniska oraz przyjmującym normę 8 samolotów gotowych do wyruszenia z pokładu zapomocą jednej dużej katapulty.

Koszt okrętu ma wynosić 16 i pół miljona koron. Wyporność 4750 tonn, długość 130 m, szerokość 15,6 m, zanurzenie 4,5 m. Uzbrojenie, 6 dział 150 m/m, 4 — 75 m/m przeciwlotnicze, 4 — automatyczne 40 m/m (kierowanie ogniem zcentralizowane), dwa potrójne aparaty torpedowe (też zcentralizowane), miny i granaty głębinowe. Maszyny: Turbiny Laval o sile 33.000 K. P. dające szybkość 27 węzłów. Kotły ropowe o łącznej powierzchni ogrzewalnej 2800 m. kw. Wyekwipowanie lotnicze: 8 aparatów i dwie katapulty, które następnie postanowiono zastąpić jedną. Pod pokładem warsztaty samolotowe i magazyny. Słabą stroną jest powrót wodnopłatowców, które trzeba będzie podnosić przy pomocy żórawia, co na silnej fali jest rzeczą bardzo trudną. Przewidywana jest więc płaszczyzna z płótna żaglowego, opuszczana na morze z rufy.

Wobec skrócenia długości ze 150 na 130 m. trzeba było zrezygnować z jednej baszty artyleryjskiej. Zamiast trzech, „Gotland" posiadać będzie tylko dwie: po jednej na dziobie i rufie. Pozostałe dwa działa 150 m/m rozmieszczone są w kazamatach, po jednem z każdej burty, na wysokości blokhauzu. Przekazywanie rozkazów ogniowych wymaga przeto uruchomienia 40% telefonów, których jest ogółem 150 (siedem centrali i 30 sieci niezależnie). Pancerza niema, jest tylko duża ilość grodzi wodoszczelnych, oraz w czulszych miejscach tarcze ochronne ze stali chromowej.

Szwedzkie władze morskie doszły do wniosku, że lotnictwo jest nieodzowną częścią składową floty i że w warunkach lokalnych, posiadanie lotniskowca ma kolosalne znaczenie. Pozornie jednak możnaby sądzić, że Szwecja posiadająca bardzo długą i rozgałęzioną linję brzegową mogłaby się zadowolnić stałemi podstawami lotniczemi w swych fiordach i na jeziorach. Ten motyw wysuwano bardzo często wśród sfer, które oponowały przeciwko budowie okrętu. Widać odrazu, jak czasem nawet ludzie dobrej woli, nie mogą zrozumieć kardynalnych zasad strategji i taktyki morskiej, jak operują wciąż pojęciami lądowemi, które urywają się wszak tam, gdzie się zaczyna morze.

Bo pomijając już sprawę wysp, jak Gotland, Oland i t. d., sam sposób rozlokowania sił lotniczych wzdłuż wybrzeża, uczyni z nich organ armji, ale bynajmniej nie floty. Flota musi swoje lotnictwo mieć ze sobą. Tak jak piechota musi mieć swoją artylerję towarzyszącą.

Rozwiązanie kwestji przy pomocy okrętu typu „Gotland" — pierwszego tego rodzaju lotniskowca (nietylko na Bałtyku ale i na świecie), wydaje się dość szczęśliwem. Większy lotniskowiec byłby dla marynarki szwedzkiej, złożonej po większej części z jednostek nie przekraczających 8500 tonn, niepraktyczny. Nie mówiąc już o tem, że wielkie lotniskowce, w rodzaju amerykańskiej „Saratogi", podobne są do owych koszyków z jajkami, które trzeba nosić bardzo ostrożnie. Unieruchomienie takiego olbrzyma, pozbawia odrazu flotę większej części lotnictwa morskiego.

Poza „Gotlandem" istnieje jeszcze jeden mały lotniskowiec we flocie australijskiej = „Albatros". Jest on jednak odmiennego typu. Wypiera 7000 tonn, posiada szybkość 20 węzłów i uzbrojony jest w 4 działa 120 m/m przeciwlotnicze i 2 — 37 automatyczne. Posiada katapultę, warsztaty lotnicze i może zabrać 9 wodnopłatowców. Warunki na wodach australijskich są nieco zbliżone do warunków Szwecji, z tą jednak różnicą, że w pierwszym wypadku flotylla australijska ma za sobą całą potęgę Wielkiej Brytanji, w drugim zaś, nie wiadomo jakby się okoliczności ułożyć mogły.

W każdym razie budowa „Gotlandu" świadczy o przenikliwości i ostrożności szwedzkich sfer morskich, doceniających należycie znaczenie lotnictwa morskiego, lotnictwa, które powinno móc być zawsze sprowadzone „a pied d'oeuvre". Baza stała może mieć tylko znaczenie czysto defensywne. Zasięg działania samolotów jest z konieczności ograniczony. A wszystkie zasady sztuki wojskowej głoszą jednako: kto chce bronić, musi móc uderzyć.

Kwestja lotnictwa morskiego ma dla nas równie wielkie znaczenie jak dla Szwecji, choć może ujęcie byłoby odrębne. To, że mamy tylko 142 km linji brzegowej, niema nic do rzeczy. Marynarka wojenna i jej nieodzowny sprzy-

mierzeniec — lotnictwo morskie, nie zależą od długości wybrzeża, ale od położenia politycznego i konieczności militarnych. Polegać na tem, że nasz zachodni sąsiad lotnictwa wojskowego nie posiada, jest okłamywaniem samego siebie. Wiadomo bowiem, że ten właśnie kraj produje w produkcji wielkich wodnopłatowców pseudo-pasażerskich.

Kwestje budowy lotniskowca byłaby dla nas dziś może przedwczesna. Nie posiadamy jeszcze wogóle floty wojennej, której taki lotniskowiec mógłby się przydać, któraby mu jednocześnie była ostoją i obroną. Dwa kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne, to w naszych warunkach równie mało, jak armja złożona z pięciu dywizyj piechoty, pozbawiona lotnictwa, inżynierji i artylerji ciężkiej. To też należałoby jaknajrychlej pomyśleć o racjonalnej rozbudowie floty.

Ale równolegle, a może właśnie ze względu na szczupłość tej ostatniej, kwestja wyposażenia morskich sił lotniczych w obfity i nowoczesny sprzęt staje się paląca. Nie patrzmy ciągle na granicę lądową, na bezpieczeństwo stolicy. Patrzmy także na morze, to niezrównane źródło bogactwa, dobrobytu, korzystnych przymierzy i prestiżu mocarstwowego.

„Bo kto morza swego zaniedba — pisał jeszcze w XVI wieku Solikowski — *z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim,..”*

Inż. J. Ginsbert.

RAID TURYSTYCZNY RZYM — KAPSTADT

Lot, rozpoczęty dnia 21 stycznia r. b. przez włoskich pilotów Lombardi i Robbiano z Rzymu do Kapstadtu na samolocie turystycznym, był próbą dokonania szybkiego przelotu z Europy do krańca południowej Afryki, oraz pobicia ostatniego rekordu na tej trasie, wynoszącego 5 i pół dnia (Londyn — Kapstadt), a będącego obecnie w posiadaniu lotników angielskich.

Odległość między Rzymem, a Kapstadtem w linji powietrznej wynosi około 10.000 km.

Lotnicy włoscy lecieli wzdłuż następującej trasy: Rzym — Brindisi (470 km.), Brindisi — Tobruk (1250 km.); Tobruk — Wadi Halfa (1350 km.); Wadi Halfa — Malakal (1400 km.); Malakal — Mwanza (1440 km.); Mwanza — Broken Hill (1400 km.); Broken Hill — Pretoria (1260 km.); Pretoria — Kapstadt (1350 km.).

Trasa ta jest normalnie obsługiwana przez linję lotniczą Londyn — Kapstadt, oprócz odcinka Tobruk — Wadi Halfa gdzie przelot odbywa się na przestrzeni 1550 km. ponad pustynią.

Lotnicy włoscy odbyli swój raid na samolocie typu „Caproni 105“, przeznaczonym do długich podróży turystycznych. Jest to jednopłat czteromiejscowy, zaopatrzony w silnik Alfa - Romeo 200-konny. Jego najważniejsze cechy charakterystyczne są następujące:

rozpiętość 14 m., długość 9,6 m., wysokość 3 m., powierzchnia nośna 26 m.², waga pustego samolotu 1140 kg., ciężar użyteczny 760 kg., ciężar całkowity 1900 kg., szybkość max. 180 km./godz., szybkość min. 80 km./godz., czas wznoszenia się na 3000 m. 30 min., czas lotu bez lądowania 10,30 godz., współczynnik bezpieczeństwa 8, szybkość raidowa 160 km./godz.

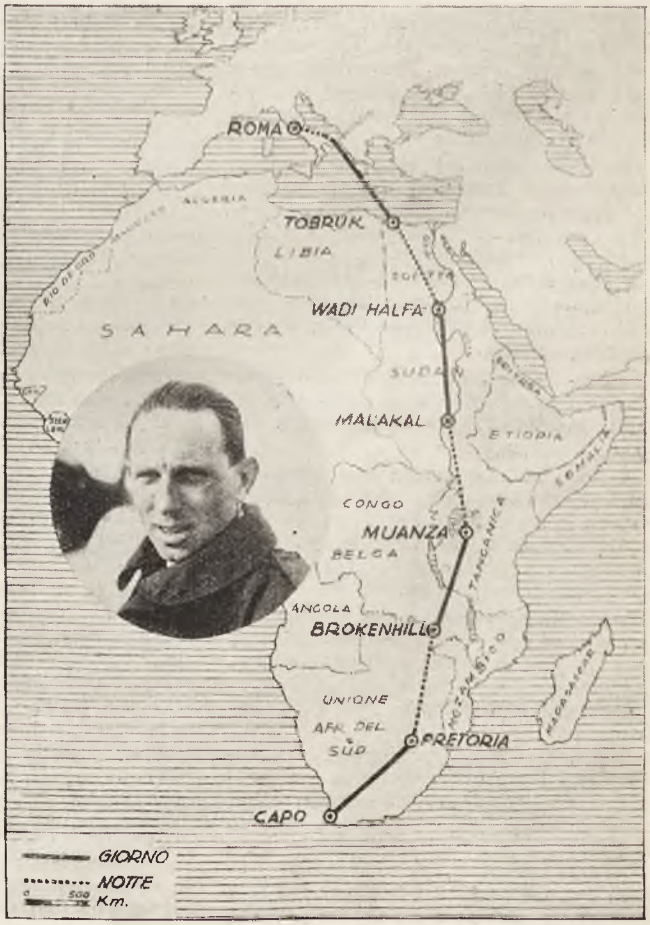
Francis Lombardi jest jednym z najlepszych pilotów włoskich, znany jest również dobrze zagranicą, dzięki swym licznym udanym lotom poprzez Azję i Afrykę, jak np: Rzym — Mogadiscio (8240 km.) w ciągu 8 dni, na samolocie „As 1“ (luty 1930); Vercelli — Tokio (11600 km.) na samolocie „As 2“ z silnikiem Fiat 95 KM. w ciągu 9 dni i 8 godz. (lipiec 1930); lot okrężny nad Afryką wraz z pilotami Mazzotti i Rasini, dokonany również na samolocie turystycznym „As 2“ z silnikiem 90-konnym (październik 1930).

Pilot Leonid Robbiano jest pilotem rezerwy lotniczej; brał udział w pierwszym „Giro Aereo d'Italia“, i został zakwalifikowany, jako trzeci w kategorji lotników rezerwy.

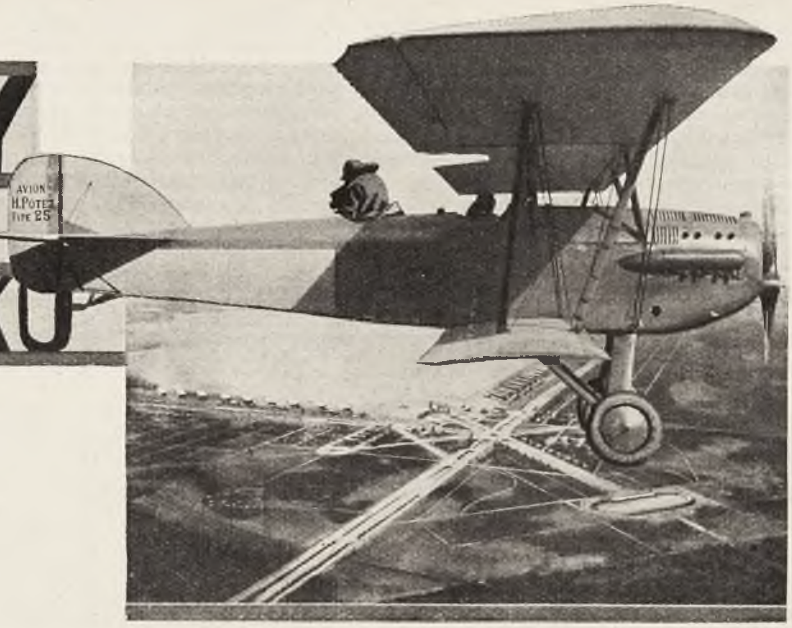
Mechanik Battaglia towarzyszył pilotowi Lombardi w locie afrykańskim.

Na przestrzeni Europa — Kapstadt od paru już lat mnożą się próby polepszenia czasu przelotu. Najważniejsze loty dokonane w ciągu ostatnich dwu lat na linji Londyn — Kapstadt dały następujące wyniki:

kwiecień 1930 — pil. Bernari, samolot Fokker F. VII, silnik Jupiter 420 KM, 10 dni; *październik 1930* — por. Casparentuss, samolot Puss Moth, silnik Gipsy II 120 KM, 8½ dnia *marzec 1931* — pil. Glen Kidst, samolot Lokheed Vega, pil. Canhcart, silnik Wasp 420 KM, 6 dni i 10 g.; *listopad 1931* — Miss Salaman, samolot Puss Moth, pil. G. Store, silnik Gipsy III 120 KM, 5 dni 8 godz.



MICHAŁ GODLEWSKI
SZPIEDZY NA LOTNISKU



Podczas naprawy toru kolejowego w pobliżu miasta Avignon (poł. Francja) jeden z robotników zauważył porozsypywane na torze i w pobliżu toru kawałki papieru. Robotnik, nie mając chwilowo co robić podniósł pierwszy lepszy strzęp papieru by mu się przyjrzeć. Na strzępie widniał jakiś rysunek, robiący wrażenie planu. Ponieważ rysunek zainteresował go, robotnik pozbierał i resztę papierów i począł składać urywki na całość

Po pewnym czasie, spędzonym na mozolnem składaniu papieru, robotnik otrzymał na rysunku plan dwuosobowego samolotu.

Robotnik, który odbył wojnę jako sierżant, postąpił bardzo inteligentnie i patrjotycznie. Spodziewając się, że w złożonym przez niego rysunku kryje się jakaś tajemnica, sierżant rezerwy czemprędzej udał się na najbliższy dworzec, gdzie znajdowało się właśnie w poczekalni kilku oficerów.

Podszedłszy do nich, robotnik podzielił się wiadomością i pokazał podarty plan samolotu. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności, między innemi, zebranemi przez rezerwistę, papierkami znajdował się i podarty rachunek hotelowy, wystawiony na imię Marty Morreuille

Oficer natychmiast skomunikował się telefonicznie z dworcowym posterunkiem policyjnym w Paryżu.

Przy wyjściach roztoczono kontrolę, legitymując wysiadających.

Między kilkudziesięcioma wysiadającemi z pociągu kobietami, policjanci natrafili na Martę Morreuille, młodą, bardzo przystojną kobietę.

Sędzia śledczy, który przystąpił do badania aresztowanej, poraz pierwszy w swojej praktyce natrafił na osobę tak szczerą i wylaną.

Marta odrazu wyjawiła mu nazwiska osób współdziałających z nią w szpiegostwie na korzyść Anglji.

Przyznawała się do wszystkiego, nieomal z dumą, iż skrzętnie sekretarz i stenograf notowali jej słowa.

Za wskazówkami panny Morreuille kontrwywiad francuski aresztował wkrótce trzech Anglików, którzy pod maską sklepu z przyborami radiotechnicznemi prowadzili wywiad wyłącznie w lotnictwie wojskowem.

Dwóch z nich było czynnymi oficerami lotnictwa brytyjskiego, trzeci agentem-wywiadowcą, specjalistą od organizowania służby informacyjnej na terenie obcego państwa.

Lekarze uznali Martę za rzadko spotykany typ histeryczki, która nie wiedziała nawet co za szkodę czyniła swą pracą ojczyźnie.

Na zasadzie tej opinji skazano ją na bardzo małą karę aresztu, ale Francuzi zorjentowali się jak bardzo ich byłym sojusznikom zależy na uzyskaniu informacyj z dziedziny lotnictwa. Dzięki tej sprawie kontrwywiad otoczył specjalną opieką lotniska i wytwórnie samolotów.

Sprawa Marty Morreuille narobiła przed 9 laty we Francji wiele wrzawy, lecz dopiero niedawno akta tej afery szpiegowskiej podane zostały do wiadomości publicznej.

Młoda Marta była bardzo egzaltowaną i poważną dziewczynką często odwiedzającą kościół i modlącą się przy lada okazji. Piętnastoletnia dziewczynka wymogła na rodzicach by ją oddali do klasztoru.

Surowe jednak życie klasztorne odrazu niepodobało się młodej Marcie, która po trzydniowym pobycie u sióstr Sercanek uciekła z klasztoru do Paryża. W stolicy Francji, nie mająca nic do roboty, utkwiła w jednej z większych kawiarni, uczęszczanych przez cyganerję paryską. Przystojna i młoda panienka trafiła na wstępie na malarzy i została... modelką, w wolnych od pozowania chwilach, prowadząc gospodarstwo, na mansardzie, u dwóch malarzy, wraz z którymi zamieszkała.

Malarzom sprzykrzył się Paryż. Spakowali manatki, zabrali sztalugi i palety, poczem wraz z Martą udali się na prowincję dla szukania pejzaży.

Celem ich podróży była Normandja. Włóczęga po polach w poszukiwaniu krów i widoków nie przypadła do gustu Marcie, która porzuciła malarzy i wróciła do Paryża.

W Paryżu, Marta Morreuille znów odwiedziła ulubioną kawiarnię, w której, dzięki znajomościom poznała się z doktorem Rabinowiczem. Doktór, właściciel szpitala w Neuilly, wyrobił jej posadę pielęgniarki. Siedzące zajęcie nie przypadło jej jednak do gustu i po kilku miesiącach Marta opuściła szpital i zamieszkała w Paryżu.

Znów zaczęła przesiadywać po kawiarniach, dopytując się o pracę.

Aż wreszcie zajęcie znalazło się.

— Pani pozwoli, że się przysiądę — zagadał do niej elegancki starszy pan.

— Owszem, proszę bardzo.

Nowy znajomy, któremu Marta powiedziała, że szuka zajęcia, odpowiedział, że właśnie szuka panienki, która o ile jest odważną potrafi dużo zarobić.

Praca, którą jej ofiarował była mocno oryginalną i niebezpieczną.

Miała Marta skakać z samolotu na spadochronie. Propozycja ta przestraszyła ją początkowo, ale następnie pod wpływem argumentów przyszłego szefa zgodziła się. Lekarz zbadał jej serce, a uznawszy je zdrowem dodał Marcie odwagi.

Przed 9 laty, gdy skoki ze spadochronami były jeszcze rzadkością, Marta skoczyła szczęśliwie z 800-metrowej wysokości z wynajętego specjalnie na ten cel samolotu.

Publiczność zrobiła śmiałej „skoczce" owację.

Następnego dnia, w niedzielę, przyzwyczajona już Marta powtórzyła swe skoki 12 razy, a wieczorem „impresarjo" dał jej 1000 franków otrzymanych rzekomo z rozsprzedaży biletów. Nowe zajęcie przypadło jej do gustu.

Marta zainteresowała się lotnictwem, tembardziej, że do tego zachęcał ją jej pracodawca. Poradził jej poza tem pozawierać znajomości z personelem lotniczym, zwłaszcza oficerami.

Następnie prosił ją, by przeliczyła samoloty, stojące w hangarach na lotnisku Bourget, pod Paryżem.

Oczywiście, że z tego pierwszego zadania wywiadowczego Marta wywiązała się dobrze. Po kilku dniach szef jej nauczył ją rozpoznawać typy samolotów. I z tem uporała się Marta, nauczywszy się w krótkim czasie rozpoznawać samoloty wojskowe, wiedziała co to są samoloty myśliwskie, wywiadowcze, bombardujące, oraz jakie różnice zachodzą pomiędzy systemami: Morane-Saulnier, Breguet, Caudron, Spad, Bleriot, Voisin i t. d.

Znała też nazwy wszystkich eskadr bojowych i rozróżniała nawet karabiny maszynowe i systemy silników.

Szczodremu szefowi Marty chodziło specjalnie o wiadomości dotyczące udoskonaleń w dziedzinie budowy samolotów. Za takie informacje dostawała Marta specjalne gratyfikacje.

Szef jej, występujący pod nazwiskiem Wiljama Fischera posiadał w Paryżu sklep z radiosprzętem. W sklepie tym, w którym ściany w pokojach obite były wojłokiem, przebywało stale dwóch Anglików: Olivier Filips i Henry Litter. Oczywiście, że sklep z radiosprzętem posiadał własną radjostację nadawczą.

Wkrótce Anglicy poradzili Marcie, że powinna skoki ze spadochronem demonstrować na wszystkich lotniskach we Francji i nauczyli ją obchodzić się z aparatem fotograficznym.

Z początku Fischer wypłacał honorarja Marcie dorywczo, następnie jednak ustalił jej pensję na 100 funtów miesięcznie (4.000 zł.) oraz zwrot kosztów.

W swojej pracy zdobywania informacyj stosowała Marta odwieczne metody kobiece. Podczas wizyt u znajomych oficerów „wypożyczała" Marta Morreuille rozmaite plany, rysunki i dokumenty, które odfotografowywała na miejscu lub w sklepie, odnosząc je następnie tam skąd je wzięła. Oczywiście, że odbywało się to bez wiedzy właściciela fotografowanych papierów.

W portowem mieście Bordeaux skorzystała raz z przejażdżki na wodnosamolocie ze znajomym oficerem i z poza jego pleców sfotografowała kilkakrotnie nowowybudowany port lotniczy. W porcie Saint-Nazaire odfotografowała ona z trzech stron najnowszy hydroplan wojskowy. Również sfotografowała z góry składy benzyny i smarów w Bordeaux.

Demonstrując swoje skoki z samolotów, Marta pofotografowała prawie wszędzie rozmaite objekta wojskowo-lotnicze. W jednym z jej listów, które pisała Marta do Littera, sympatycznym atramentem, podała ona wiele szczegółów dotyczących budowy silników. Litter jednak „miał nosa" i wciąż zalecał jej daleko idącą ostrożność.

W tym czasie już kontrwywiad francuski zwrócił uwagę na pannę nie tyle interesującą się lotnikami, co samolotami, uzbrojeniem i lotniskami.

Przeczuli to jednocześnie Anglicy i Marta, o czem napisała do Fischera z Riviery, gdzie chwilowo przebywała. Spodziewając się „wsypy" w chwili powrotu do Paryża, jadąc pociągiem, porwała ona kompromitujące ją papiery i wyrzuciła przez okno. To ją zdradziło, a kontrwywiadowi dopomógł traf... w postaci inteligentnego i spostrzegawczego robotnika kolejowego.

Anglicy, którzy spodziewali się rewizji, zdołali pozbyć się jednak wszystkich kompromitujących ich notatek i papierów.

Nadanych jednak radiotelegraficzną drogą informacyj do londyńskiej Intelligence Service, żadna siła nie była w stanie wycofać.

W tym tylko celu by móc bezpośrednio komunikować się z centralą i zbierać się bez zwracania uwagi założony i prowadzony był sklep z przyborami radiotechnicznemi.

Anglików skazano za szpiegostwo na krótkotrwałe więzienie. Francuzom bowiem zbyt bliscy byli dawni towarzysze broni z frontu zachodniego. Marta odsiedziała tylko areszt prewencyjny, a po zwolnieniu bardzo uradowana była tem, że prasa interesowała się jej osobą.

Była ona nieświadomem narzędziem w rękach sprytnych wysłańców Intelligence Service — wywiadu brytyjskiego.

Dzięki Marcie jednak, operującej bardzo prostemi i nieskomplikowanemi sposobami, moc planów, informacyj i fotografij dostało się w ręce tajnych funkcjonarjuszy obcego mocarstwa.

NAD CZARNYM LĄDEM WŚRÓD TYSIĄCA NIEBEZPIECZEŃSTW

Z zaciekawieniem oglądamy „trofea" kpt. Skarżyńskiego, bohatera słynnego raidu nad Afryką. Cały pokój popularnego lotnika ozdabiają pamiątki z lotu nad Czarnym Lądem. A więc jatagany, dzidy murzyńskie, kindżały marokańskie, poduszki sudańskie, stoliczki arabskie, pudełka i szkatuły murzyńskie, popielniczki miedziane z Katangi i szereg innych oryginalnych drobiazgów, przywiezionych drogą powietrzną z dalekich pustyń afrykańskich.

Z każdym z tych przedmiotów łączy się jakieś wspomnienie naszego „Afrykańczyka". Przy czarnej kawie i dobrym koniaku, kpt. Skarżyński nie wiem który już raz opowiada na moją prośbę swe niezwykłe przygody w czasie pełnego niebezpieczeństw raidu.

Podano nam już drugą maszynkę kawy. Kpt. Skarżyński wkłada do małej filiżanki 2 spore kostki cukru.

— Pan kapitan, jak widzę, lubi dobrze słodzoną kawę?

— Rzeczywiście — uśmiecha się znakomity lotnik — w czasie swej pracy w powietrzu polubiłem cukier, gdyż oddał mi poważne usługi. Jako najbardziej skondensowany środek odżywczy, łatwy w konserwacji, lekkostrawny, a jednocześnie wysoce pożywny, cukier jest bodaj najodpowiedniejszym pokarmem dla pilota, zarówno w okresie treningu, jak i lotów na dłuższe dystanse. Rozpoczynając nasz lot nad Afryką musieliśmy przygotować zapas żywności na wypadek, gdyby samolot lądować musiał na pustyni, zdala od osiedli ludzkich. Na zapas ten złożyła się przedewszystkiem znaczna ilość cukru, dalej produkty zawierające cukier, jak czekolada, której 12 kg. ofiarowała nam fabryka Piaseckiego, marmelada, następnie sól, suchary i buljon w kostkach. Pozatem mieliśmy podręczny zapas pożywienia, którem posilaliśmy się w czasie poszczególnych etapów raidu, gdy często lecieliśmy przez cały dzień bez lądowania. Aby utrzymać się w należytej kondycji, jedliśmy w powietrzu tylko cukier, czekoladę, cukierki kwaskowe, oraz pewien środek odżywczy „kola", zawierający znaczny procent cukru.

Przekonałem się w czasie naszego raidu, jak dużą sprawność fizyczną osiąga organizm przez spożycie cukru lub jego przetworów. Nie będzie w tem przesady, jeśli powiem, że higjena odżywiania ułatwia nam przetrwanie wielu trudności naszej imprezy.

— Pan kapitan stale stosuje tę higjenę odżywiania?

— Tak. Ilekroć lecę na dalszy dystans, nie zapominam o tem, że racjonalny pokarm da mi należytą sprawność i zaopatruję się w cukier. Kiedy już mowa o cukrze — mówi z uśmiechem kpt. Skarżyński — niech się pan dowie, że właśnie cukier uchronił jednego z naszych lotników przed zbłądzeniem na terytorjum niemieckie.

— Jakże to?

— A no znalazł się nad stacją kolejową. Patrzy — niemiecki napis. Przekonany jest, że przeleciał granicę i znajduje się w Niemczech. Nagle dojrzał wielki żółty napis „cukier krzepi", zorjentował się natychmiast, że to jeszcze polska stacja, odnalazł ją na mapie i szybko ustalił, gdzie się znajduje. Tak więc cukier „uratował" lotnika przed przykrą „wizytą" u Niemców — kończy z uśmiechem kpt. Skarżyński.

ROZDANIE NAGRÓD ZWYCIĘSCOM MARSZU W MASKACH PRZECIWGAZOWYCH.











1) U góry — przed wręczeniem nagród.

2) Gen. dr. Rouppert wręcza nagrody: puhar — nagroda przechodnia Komitetu Stołecznego L. O. P. P. i kryształ — nagroda Prezesowej Zofji Wróblewskiej (kryształ trzyma prezes Komitetu Stołecznego L. O. P. P.) drużynie Nr. 30 wystawionej przez Związek Strzelecki oddział Kobiecy, Państwowej Fabryki Karabinów.

3) Członkowie zwycięskiej drużyny Nr. 8 wystawionej przez Związek Strzelecki oddział Państwowa Fabryka Karabinów — Warszawa. W środku mjr. Gelata.

4) Żeńska drużyna Nr. 30 z nagrodami (patrz opis fot. 2-ej).

5) Drużyna Nr. 7 wystawiona przez 21. W. P. P. z nagrodami. W środku ppłk. dypl. Ryszanek z adjutantami pułku.



Dr. BOLESŁAW PIKUSA

PODSTAWY WOJNY CHEMICZNEJ

Środki wojny chemicznej znalazły szerokie zastosowanie dopiero podczas wojny światowej. Zjawienie się broni chemicznej na widowni działań wojennych oznacza bezsprzecznie podobny przewrót w technice wojennej, jak swego czasu zastosowanie prochu do broni palnej. Wielka skuteczność gazów bojowych sprawiła to, że wojna chemiczna zaczęła się podczas wojny światowej rozwijać i doskonalić z ogromną szybkością u obu stron wojujących. Widzimy to szczególnie na wzroście procentowym ilości pocisków gazowych. Z końcem wojny Niemcy stosowali więcej niz $^1/_4$ pocisków gazowych w stosunku do ich ogólnej ilości.

Koniec wojny nie przerwał bynajmniej dalszego rozwoju broni chemicznej. Wprawdzie istnieją obecnie zobowiązania międzynarodowe o zakazie używania gazów bojowych na wojnie, jednak nie wszystkie państwa uznają te zobowiązania. Do tych państw należą w szczególności Stany Zjednoczone Am. P. i Związek Sowiecki. Stany Zjednoczone Am. uchyliły się od podpisania tych zobowiązań, ponieważ wychodziły z tego założenia, że broń chemiczna stanowi broń o wiele bardziej humanitarną, niż broń działowa i karabinowa. Według bowiem statystyki amerykańskiej z końcowego okresu wojny na 100 żołnierzy amerykańskich rażonych pociskami umierało średnio 23,4%, podczas gdy pośród zatrutych gazami śmiertelność wynosiła tylko 1,9%. Związek Sowiecki z zasady nie podpisuje i nie krępuje się wogóle żadnemi ograniczeniami w zakresie spospobów prowadzenia wojny.

Jest rzeczą jasną, że zakaz używania gazów bojowych może mieć podczas wojny praktyczne znaczenie dopóty, dopóki przeciwnik nie zastosuje pierwszy środków wojny chemicznej.

Z tego względu niezależnie od starannego przygotowania obrony przeciwgazowej nie tylko wojska, ale i ludności cywilnej należy liczyć się poważnie z tem, że dla każdego państwa może zajść konieczność używania gazów bojowych. Trzeba bowiem o tem pamiętać, że istnieje tylko jeden skuteczny sposób zapobieżenia wojnie chemicznej, a mianowicie uniemożliwienie wojny wogóle.

Nie od rzeczy więc będzie rozpatrzeć ogólne warunki przemysłowo-naukowe, od których zależy możność stosowania chemicznych środków walki. Podkreślić bowiem należy, że wojna chemiczna ma swój wybitnie odrębny charakter w porównaniu z innemi dotychczas znanemi środkami walki. Stosowanie chemicznych środków walki zależy przedewszystkiem od dwu czynników, a mianowicie od stanu badań techniczno-naukowych, oraz od realnych możliwości wytwórczych. Natomiast sam sprzęt gazowy, używany do przenoszenia gazów bojowych odgrywa rolę drugorzędną. Nie jest wprawdzie i nie może być rzeczą obojętną sprawa doskonalenia tego specjalnego sprzętu w postaci różnych miotaczy czy fumatorów, ale nie może to być istotą zagadnienia wojny chemicznej, tembardziej, że do przenoszenia gazów bojowych wykorzystuje się przedewszystkiem posiadany sprzęt (pociski działowe, miny, bomby, granaty ręczne i t. d.).

Główny ciężar zagadnienia spoczywa na dwu czynnikach: personelu fachowym i przemyśle chemicznym. Tylko wtedy istnieje możność stosowania gazów bojowych, gdy rozporządza się temi dwoma podstawowemi czynnikami. Najpierw bowiem trzeba wynaleźć skuteczny gaz bojowy, a następnie opracować przemysłową metodę produkcji zarówno samego gazu, jak i najważniejszych półfabrykatów. Po opracowaniu strony technicznej produkcji trzeba zapewnić tę produkcję na większą skalę, a zwłaszcza surowce niezbędne do tej produkcji. Nie wystarczy bowiem wynaleźć w laboratorjum nawet najsilniejszy, dotychczas nieznany gaz bojowy. Jego skuteczność bojowa zależy od możności masowego zastosowania, które znowu zależy od zapewnienia masowej produkcji w kraju.

Tę ścisłą zależność wojny chemicznej od posiadania personelu fachowego i przemysłu chemicznego widzimy na przykładach wojny światowej, która stworzyła i rozwinęła broń chemiczną. Jak wiadomo, Niemcy zastosowali pierwsi gazy bojowe, a mianowicie w ataku gazowym pod Ypres dnia 22 kwietnia 1915 r. Jest rzeczą bardzo prawdopodobną, że inicjatywa do użycia gazów bojowych nie wyszła od samego kierownictwa wojskowego czy z kół wojskowych, lecz od niemieckich uczonych-chemików. Wojna gazowa mogła być w Niemczech świetnie przygotowana, ponieważ sprzęgły się tu dwie siły: z jednej strony uczeni wszechświatowej sławy (Nernst, Haber i Sackur), a z drugiej strony potężny przemysł chemiczny. Jeżeli chodzi o chemików, to Niemcy rozporządzali na początku wojny 30.000 fachowców chemicznych, którzy odrazu zostali oddani do pracy w przemyśle wojennym. Sam Haber miał w swem laboratorjum 200 chemików do rozporządzenia. Tymczasem Francja miała na początku wojny zaledwie 2.500 chemików, z czego tylko 1.400 było powołanych do służby. Jednak zaledwie 800 chemików zatrudnionych było w wytwórczości wojennej, 400 bowiem chemików pełniło służbę czysto wojskową, a 200 padło na polu bitwy w początkowym okresie wojny.

Prócz ogromnej armji chemików rozporządzali Niemcy potężnym przemysłem chemicznym. Czołowe miejsce w tym przemyśle zajmował najważniejszy dla wojny chemicznej przemysł barwnikowy, oparty na produktach suchej destylacji węgla kopalnego. Przed wojną przemysł barwnikowy w Niemczech wytwarzał ok. 75% produkcji światowej (pod względem wartości), a łącznie z zagranicznemi filjami niemieckich fabryk chemicznych nawet przeszło 85%. Wywóz niemieckich barwników wynosił przed wojną ponad 125.000 tonn rocznie. Przed wojną istniały 2 grupy przemysłu barwnikowego, które w roku 1916 połączyły się w jedno potężne konsorcjum znane pod nazwą „Inreressengemeinschaft". Nie trzeba dodawać, w jakim stopniu przyczyniła się ta koncentracja przemysłu barwnikowego do wzmożenia produkcji, szczególnie w zakresie chemicznych środków walki. Przemysł chemiczny w Niemczech opierał się o bogate surowce krajowe (węgiel kopalny, sól jadalna i potasowa, siarczki metali, brom i t. d.).

Jeżeli chodzi o środki badań techniczno-naukowych, to na pierwszem miejscu wymienić należy czynny od początku wojny instytut cesarza Wilhelma w Muelheim nad Ruhrą, który pozostawał pod kierownictwem chemika Habera. Utworzono go wprawdzie głównie do badań nad chemiczną przeróbką węgla kopalnego, jednak szczególnie gazy bojowe były przedmiotem badań tego instytutu.

Ogólna produkcja gazów bojowych doszła w Niemczech do bardzo poważnych rozmiarów podczas wojny światowej. I tak wynosiła ona: ok. 14.000 t. fosgenu, ok. 9.000 t. iperytu, ok. 7.000 t. chloropikryny, ok. 16.000 t. dwufosgenu, ok. 4.000 t. arsenjaków i ok. 1.000 t. bromoacetonu.

Dla koalicji była wojna chemiczna w r. 1915 zupełnie niemożliwa, ponieważ nie rozporządzała wówczas ani odpowiednią ilością fachowców, ani odpowiednio na-

stawionym przemysłem chemicznym. Początkowo koalicja próbowała stosować jako gaz bojowy czterochlorosiarczek węgla, a następnie wensenit, jednak bez większego wyniku. Dopiero w końcowym okresie wojny udało się koalicji pokonać trudności techniczne i uruchomić na większą skalę fabrykację dwu bardzo skutecznych gazów bojowych, a mianowicie fosgenu (użytego najpierw przez Francuzów), oraz iperytu. Bardzo dużego rozmachu zaczęła nabierać organizacja produkcji gazów bojowych w Stanach Zjednoczonych Am. w końcowym okresie wojny. Tuż przed zawieszeniem broni wynaleziono i przygotowano wyrób nowego, bardzo groźnego gazu zwanego luizytem, lecz Amerykanie nie zdążyli go już wypróbować na froncie.

Ogólna produkcja gazów bojowych we Francji podczas całej wojny wynosiła: 16.000 t. fosgenu, 2.000 t. czterochlorosiarczku węgla, 2.000 t. iperytu, 500 t. bromoacetonu, 500 t. chloropikryny i 200 t. akroleiny.

Wojna światowa bynajmniej nie przerwała prac nad dalszym rozwojem chemicznych środków walki. Jest, oczywiście, rzeczą bardzo trudną śledzić postępy i wyniki tych prac, ponieważ fabrykacja gazów bojowych może być z łatwością ukryta w zakładach chemicznych. Ta łatwość ukrycia i niemożność kontroli wynika głównie stąd, że półfabrykaty stosowane do wyrobu gazów bojowych mogą być i są używane na szeroką skalę do wyrobu różnych artykułów pokojowych, czy też wojennych (barwniki, leki, pachnidła, preparaty fotograficzne, materjały wybuchowe, nawozy sztuczne i t. d.). Również znalazły gazy bojowe w wielu wypadkach zastosowaniedo niszczenia rozmaitych szkodników (owadów, grzybów i t. d.).

Produkcja gazów bojowych oraz różnych mieszanin dymotwórczych, zapalających i oświetlających wymaga następujących głównych surowców i półfabrykatów: chlor i jego związki, arsen, siarka, brom, dwufenylamina, toluol, kwas pikrynowy, kwas siarczany, alkohol etylowy, kwas benzoesowy, węglik wapnia (karbid), benzol, związki cyjanowe, alkohol metylowy, aceton, anilina, gliceryna, jod, fosfor, glin i t. d.

Już samo powyższe wyliczenie wskazuje dowodnie na ścisły organiczny związek między produkcją chemicznych środków walki a ogólną produkcją chemiczną. Możność stosowania broni chemicznej zależy od stanu przemysłu chemicznego, a więc od ilości fachowców chemicznych, od zdolności wytwórczej zakładów oraz od posiadania surowców chemicznych. Przemysł chemiczny ma wogóle podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego państwa i jego skutecznej obrony. Bez przemysłu chemicznego niema niezależności gospodarczej i niema przemysłu wojennego. Tylko silnie rozwinięty i wysoko technicznie postawiony przemysł chemiczny może nam zapewnić skuteczną obronę przeciwgazową oraz przygotować na wszelkie niespodzianki ze strony naszych ewentualnych przeciwników, którzy niewątpliwie zechcą zastosować broń chemiczną. Z tego względu żywotne interesy kraju wymagają otoczenia polskiego przemysłu chemicznego jaknajwiększą opieką i poparciem czynników rządowych i społeczeństwa.

Dr. med. LUDWIK KRZEWIŃSKI

LEKARZE A WOJNA GAZOWA

Komisja Ekspertów przy Lidze Narodów wypowiedziała zupełnie szczerze i otwarcie swoje przypuszczenie na temat ewentualności wojny gazowej: „Śmiertelnem niebezpieczeństwem dla danego narodu jest popaść w stan uśpienia w zaufaniu do umów międzynarodowych, aby się zbudzić bezbronnym wobec nowej broni". Komisja Ligi Narodów uznaje za rzecz podstawową uświadomienie o tem narodów, jak straszliwa groźba ciąży obecnie nad niemi.

Protokół Genewski z 17. VI. 1925, wprowadza zakaz stosowania na wojnie gazów duszących, trujących, lub podobnych oraz środków bakteryjnych.

Cały szereg państw podpisał już ten protokół, niektóre jednak postawiły przy podpisach zastrzeżenia odwetowe, na wydek zaatakowania ich gazami, inne państwa wręcz odmówiły podpisania. Nie jest to wcale dziwne, gdyż cały świat obawia się przykrych niespodzianek z rodzaju niemieckiej w r. 1915. Konwencja Haska nie powstrzymała wówczas Niemców przed użyciem gazów trujących. Zaufanie społeczeństw do umów międzynarodowych zostało poderwane i dziś Liga Narodów przez usta Komisji Ekspertów przestrzega, „że nie wolno nam popaść w stan uśpienia".

Wszyscy musimy być świadomi grożącego nam niebezpieczeństwa. Człowiek odpowiednio uświadomiony jest więcej wart niż kilku nieuświadomionych, gdyż ci ostatni posłużą tylko za narzędzie paniki w wypadku zaatakowania ludności cywilnej.

Obowiązkiem naszym jest spojrzeć niebezpieczeństwu prosto w oczy, bez obawy. Wróg dobrze znany przestaje być niebezpiecznym. Musimy posiąść wszelkie możliwości obrony, a w wypadku potrzeby zastosować szybką, zdecydowaną i skuteczną pomoc ofiarom zatruć bojowych. To ostatnie jest najświętszym obowiązkiem lekarza-obywatela, który musi być gruntownie przygotowany do podjęcia tego obowiązku w każdej chwili.

Charakterystyczną sprawę podkreśla na Węgrzech Dr Körmöczi, dyrektor Towarzystwa Ratunkowego. W wykładzie swym wspomina, że w czasie wojny lekarze byli zmuszeni z ciężkim trudem gromadzić i zdobywać z dnia na dzień wiadomości z dziedziny gazów bojowych, ich toksykologji i zakresu pomocy oraz leczenia.

Dziś ta część wiedzy lekarskiej leży odłogiem, gdyż młoda generacja lekarzy jest pozbawiona niestety wykładów z tej dziedzinach na uniwersytetach.

Zdanie węgierskiego lekarza możemy przeszczepić na nasz teren i naprawdę uderzymy się w piersi i zastanowimy się szczerze z ręką na sercu nad tym faktem. Uczymy przecież naszych medyków o chorobach tropikalnych, z któremi większość prawdopodobnie nigdy w życiu się nie zetknie — a zaniedbujemy dziedzinę praktycznie niezmiernie ważną, tak ważną, że nieuświadomienie sobie tego grozi nam ciężkiemi konsekwencjami wtedy — kiedy wszyscy lekarze i medycy będą musieli stanąć do apelu, kiedy będą musieli zdać praktyczny egzamin wobec zatruwanego przez wrogie samoloty społeczeństwa. A czy w tych warunkach złożą ten egzamin pomyślnie? Czy kraj nie zawiedzie się w pokładanem w lekarzach zaufaniu? Wszak wiemy o tem zupełnie dobrze, że dziedzina gazów bojowych, to ziemia nieznana dla większości lekarzy.

Nawet Chiny zrozumiały doniosłość tej gałęzi wiedzy lekarskiej i studenci uniwersytetów w Szanghaju i Nankinie mają obowiązkowe wykłady z dziedziny gazoznawstwa, pierwszej pomocy i kliniki gazów bojowych. U nas jedynie lekarze i medycy wojskowi przechodzą ścisłe wyszkolenie z zakresu toksykologji, ratownictwa i kliniki gazów bojowych. Oficerowie rezerwy lekarze zapoznają się z tym przedmiotem na kursach. Polski Czerwony Krzyż i L. O. P. P. urządzają również cały szereg kursów, ale stwierdzić należy kategorycznie, że zainteresowanie większej części lekarzy tą kwestją jest prawie żadne. Specjalnie dzisiejszy okres kryzysu finansowego zbyt absorbuje lekarzy w kierunku zarobkowania, aby chcieli pomyśleć o tem, że jest pewna gałęź wiedzy lekarskiej należąca do kategorji pierwszej pomocy w nagłych wypadkach, którą lekarz jest obowiązany dać zawsze.

Nietrudno przy tym braku zainteresowania o wypadki, które świadczą o kompletnej ignorancji w tej dziedzinie, jak np. przykładanie tłustych maści na świeże oparzenia iperytowe, lub stosowanie sztucznego oddychania u zatrutych fosgenem, albo wreszcie upust krwi w okresie sinicy szarej.

Obecnie sytuacja przedstawia się w ten sposób, że, jeżeli w przyszłej wojnie użyte będą gazy, a z tem poważnie trzeba się liczyć, żołnierze na froncie będą mniej narażeni, niż ludność cywilna. Atak za atakiem będzie się powtarzał na różne miejscowości w kraju, przy pomocy bomb lotniczych: gazowych, kruszących i zapalających. Lekarz świadomy niebezpieczeństwa musi zachować bezwzględny spokój i nieść pomoc szybką, zdecydowaną i skuteczną, musi służyć społeczeństwu ofiarnie całą swą wiedzą fachową, wzbogacona ścisłemi wiadomościami z dziedziny gazowej. Lekarzowi nie wolno szerzyć paniki, ale wprost przeciwnie — swym spokojem i przykładem musi oddziaływać na innych w kierunku uspokojenia.

W czasie przyszłej wojny duża część lekarzy pójdzie na front bojowy. Inna część obsadzi wszystkie placówki na tyłach armji i w kraju. Reszta pozostanie na swych dotychczasowych stanowiskach. Wszyscy będą mieli ogromne zadanie do spełnienia, gdyż ofiar napadu gazowego będzie zawsze mnóstwo.

W jakim więc kierunku musi się przygotować lekarz na przyjęcie i sprawne przeprowadzenie swych obowiązków w dziedzinie gazowej?

1) Zapoznać się ze środkami chemicznemi napadu i sposobem ich praktycznego użycia oraz metodami ataku gazowego.

2) Gruntownie zaznajomić się ze sposobami obrony przeciwgazowej indywidualnej i zbiorowej.

3) Dokładnie poznać toksykologję chemicznych środków walki.

4) Zapoznać się ze sposobami zapobiegania zatruciom gazami.

5) Całkowicie opanować zasady udzielania pierwszej pomocy zatrutym gazami.

6) Szczegółowo zapoznać się z kliniką gazów bojowych.

7) Zapoznać się z następstwami zatruć i ich leczeniem.

8) Pogłębiać nabyte wiadomości przez śledzenie postępów zwłaszcza obrony i ratownictwa.

Lekarz praktyk zapozna się z tem wszystkiem łatwo jeśli zechce okazać trochę dobrej woli i poświęcić kwestji gazewej trochę czasu.

Społeczeństwo musi zażądać przez swych przedstawicieli wprowadzenia przymusowych wykładów w zakresie wyżej wymienionym na wydziałach lekarskich wszystkich polskich uniwersytetów, następnie w Państwowym Instytucie Dentystycznym i na wydziałach weterynaryjnych.

Lekarze kas chorych, lekarze szpitalni, rządowi, samorządowi i prywatni powinni być podani przymusowemu przeszkoleniu w dziedzinie gazoznawstwa, tak jak to przeprowadzają obecnie farmaceuci. Kwestję wykładowców rozwiąże Polski Czerwony Krzyż i L.O.P.P. do których powinny się zwrócić organizacje lekarzy. W identyczny sposób przeprowadza się obecnie przeszkolenie farmaceutów na wniosek Głównego Związku Farmaceutów.

Lekarze, zamieszkujący w małych miasteczkach, w których zorganizowanie kursu przez L.O.P.P. lub P.C.K. natrafiałoby na trudności, powinni we własnym interesie zapoznać się z tą dziedziną przynajmniej droga lektury[1]).

Gdyby każdy z lekarzy, jak już wspominałem poświęcił niewiele czasu tej kwestji, moglibyśmy być spokojni, że o ile zajdzie tego potrzeba lekarze nasi potrafią podołać swemu zadaniu i wypełnią je zawsze szybko i skutecznie bez szkodliwego zamętu, lub co gorsze zwątpienia we własne siły.

[1]) Polecenia godną jest następująca lektura:

Prof. Lindeman — Podstawy ratownictwa zatrutych gazami (Warszawa 1926).

Kpt. Dr. Jerzy Dekański — Pierwsza pomoc przy zatruciach gazami i dymami bojowemi.

Por. Marynowski — Obrona przeciwchemiczna ludności cywilnej.

Kpt. inż. Korolec — Chemiczne środki bojowe (Warszawa 1928)

Kpt. Z. Bartel — Obrona przeciwchemiczna miast.

Vedder i Walton — Wojna chemiczna na lądzie i morzu i związane z nią zagadnienia służby lekarskiej (Warszawa 1930).

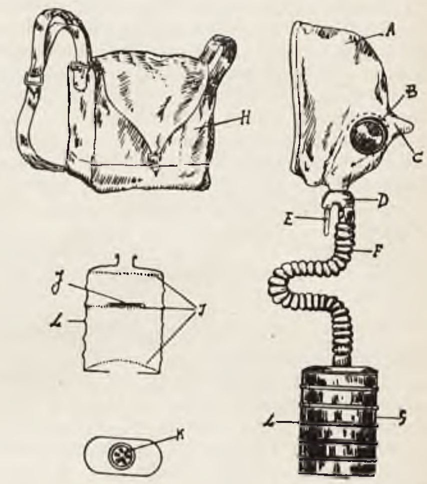
Kpt. Dr. L. Krzewiński — Toksykologja tlenku węgla (Warszawa — Lekarz Wojskowy 1931).

Biuletyny Gazowe L.O.P.P. miesięcznik (prenumerata roczna 4 zł. L.O.P.P. Warszawa).



ROSJA

Sowiecka maska przeciwgazowa T. T. S.



Maska ta posiada:

A — Maskę właściwą z gumy, nakładaną na całą głowę, przyczem uszy również są zakryte.

W masce tej człowiek odczuwa duży ucisk, pocenie się. Skroplony iperyt przenika przez gumę maski w ciągu 1 — 1,5 godziny. Para iperytowa nie przenika przez bardzo długi czas. Maski robione są w 3-ch rozmiarach.

B — Szybki okularowe ze zwykłego szkła, niewymienne, w oprawach metalowych, potniejące. Ustawiają się skośnie do linji celu. Pole widzenia małe.

C — Nos gumowy, który służy do przecierania zapotniałych szybek. Nos ten wsuwa się palcem do środka maski i przeciera szybkę.

D — Trójnik metalowy, który łączy maskę właściwą „A" z rurą wdechową „F" i zaworem wydechowym „E".

E — Zawór wydechowy typu angielskiego Bunzena wykonany z gumy, zabezpieczony metalowym ochraniaczem przed uszkodzeniami mechanicznemi i kapturem bawełnianym przed kurzem.

F — Elastyczna rura wdechowa z gumy karbowanej.

G — Pochłaniacz, zawierający w górnej części węgiel aktywowany, a w dolnej części watę. Wata specjalnie spreparowana jest filtrem mechanicznym, który zatrzymuje sternity. Adamsyt w stężeniu zbliżonem do 0.05 — 0,07 g/m^3 zatrzymuje około 35 minut. Stąd wynika, że w przeciętnych stężeniach polowych sternity będą zatrzymywane przez czas bardzo długi, wystarczający do obrony.

Ogólnie biorąc, pochłaniacz ten jest wystarczający dla użytku w czasie wojny.

H — Torba na kompletną maskę z pochłaniaczem.

I — Siatki.

J — Sprężyna.

K — Zawór wdechowy z gumy na łożysku ażurowem, łatwo zmienny.

L — Garby wzmacniające puszkę pochłaniacza.

Podczas użycia maski, pochłaniacz stale znajduje się w torbie, przyczem może on być na piersiach lub lewym boku. Oddech w masce jest lekki. Maska kompletna waży około 1,5 kg.



Wojskowe stowarzyszenie kobiece „Lottene" ćwiczy się w maskach przeciwgazowych.

Obecnie w fachowej literaturze sowieckiej toczy się dyskusja nad potrzebą zmiany maski właściwej celem nadania jej formy masek państw zachodnich, zważywszy, że dotychczasowy typ ma wiele braków, z których główne zostały wyżej wymienione.

FRANCJA

Obrona przeciwlotnicza miasta.

W ubiegłym miesiącu odbyło się w Paryżu zebranie komisji dla obrony przeciwlotniczej miasta, której przewodniczył prefekt policji p. Chiappe. Na stanowisko komendanta obrony przeciwlotniczej powołano p. Guichard'a dyrektora policji komunalnej. Nowy komendant O. P. L. zaznajomił zebranych z prowadzonemi pracami przygotowawczemi do obrony przeciwlotniczej jak bndowa schronów i pomieszczeń uszczelnionych, organizacja alarmów, maskowanie przy pomocy gaszenia świateł. Na zebraniu tem obecny był marsz. Petain inspektor główny obrony przeciwlotniczej.

Wyszkolenie obsad punktów obserwacyjno-meldunkowych.

Realizując program obrony przeciwlotniczej Komisja O. P. L. uruchomiła w Paryżu cztery kursy obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej przy Prefekturze Policji, Czerwonym Krzyżu, Instytucie Pasteur'a i muzeum socjalnem. Kursy te mają na celu przygotowanie obsady punktów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, które mają powstać w chwili wybuchu wojny w wykonaniu planu obrony miasta.

NORWEGJA

Przygotowanie obrony przeciwgazowej.

Zagadnienie obrony ludności cywilnej przed skutkami napadów lotniczo gazowych poświęca Norwegja nie mniej uwagi niż inne państwa europejskie. Zadaniem tem wobec braku innej organizacji zajmuje się miejscowy Czerwony Krzyż. W celu zaznajomienia mieszkańców z tem zagadnieniem wydano cały szereg popularnie napisanych broszur, które w dużej ilości zostały rozesłane.

Niezależnie od tego nie zapomina się tam również o metodycznem wyszkoleniu ochotniczych drużyn odkażających i ratowniczych. Załączone fotografje przedstawiają ćwiczenia w maskach wojskowego przysposobienia kobiecego „Lottene" oraz przeprowadzony w Oslo pokaz napadu lotniczo-gazowego wobec kilkutysięcznych tłumów publiczności.

STANY ZJEDNOCZONE

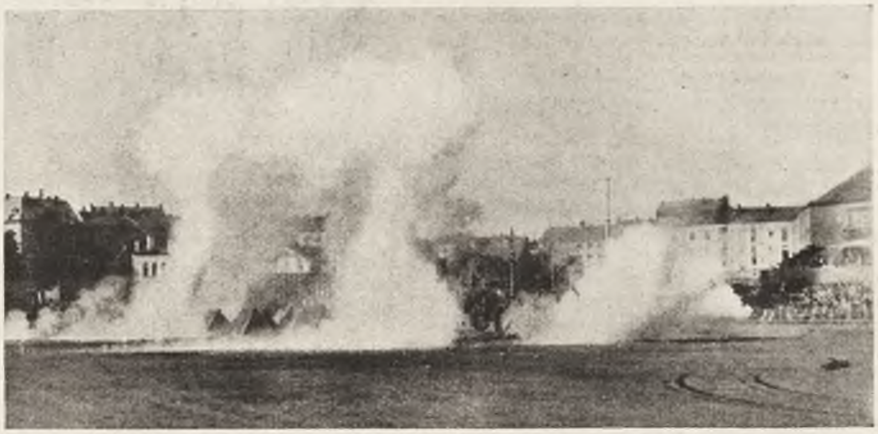
Zasłony dymowe.

W połowie lutego na wyspach Hawajskich odbyło się lądowanie 40.000 armji amerykańskiej, która podciągnięta została bliżej chińskiego teatru działań wojennych, aby na wszelki wypadek była pod ręką. Wojska wysiadały pod osłoną dymów. Sztuczne mgły zasnuły Honolulu i okolicę w promieniu kilku kilometrów. Do wytworzenia tej zasłony i utrzymania jej w ciągu dłuższego czasu użyto na zmianę 60 okrętów wojennych.

Przygotowania do wojny gazowej.

Admiralicja amerykańska przywiązuje dużą wagę do przygotowania się do wojny gazowej, tak w zakresie używania gazów, jak i ich zwalczania. Około 1.500 oficerów i żołnierzy otrzymało wyszkolenie chemiczne w szkole gazowej w Hampton Roads.

Na krążowniku „Pittsburg" przeprowadzono doświadczenia mające na celu zbadanie działania różnych typów i kalibrów bomb lotniczych. Rezultaty tych prób nie zostały jednak ze zrozumiałych względów ogłoszone.



Początek napadu aerochemicznego.

PRACE POLSKICH LINJI LOTNICZYCH „LOT" W 1931 ROKU.

W roku 1931, który był trzecim rokiem działalności państwowo-samorządowego przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej, działającego pod nazwą: Polskie Linje Lotnicze „Lot", ujawniło ono dalszy rozwój naszej żeglugi powietrznej.

Podobnie jak w latach ubiegłych tak i w r. 1931 pracę P. L. L. „Lot" charakteryzowało przedewszystkiem pełne bezpieczeństwo, z jakiem przewiezieni zostali bez wyjątku wszyscy pasażerowie. Fakt ten świadczy najlepiej o doskonałym stanie technicznym przedsiębiorstwa.

W dziedzinie organizacji P. L. L. „Lot", najważniejszem wydarzeniem roku 1931 było przedłużenie szlaku, obsługiwanego od r. 1930 Gdańsk — Warszawa — Lwów — Czerniowce — Galacz — Bukareszt, do Sofji i Salonik, przez co powstała najkrótsza droga komunikacyjna łącząca Bałtyk z morzem Egiejskim. Sprawna, bezpieczna i regularna obsługa tego olbrzymiego gościńca, liczącego w linji powietrznej przeszło 2100 km., sprzętem lotniczym wyprodukowanym wyłącznie w Polsce, nietylko zyskuje najwyższe uznanie zagranicy dla organizacji naszej komunikacji lotniczej i naszego przemysłu lotniczego, ale również znakomicie przyczynia się do wyrabiania dobrego imienia Polski zagranicą. Poza znaczeniem propagandowem, w dziedzinie ogólnej propagandy państwowej, nowa linja ma bardzo poważne znaczenie komunikacyjne, gdyż stanowi najkrótsze połączenie nietylko z Gdańska do Salonik, ale również z krajów skandynawskich i bałtyckich do Azji Mniejszej, Indji, Afryki wschodniej i do wszystkich krajów leżących dalej na południe i wschód. Uruchomienie tego wspaniałego połączenia lotniczego jest zrealizowaniem jednego z punktów naszej polityki lotniczej, prowadzonej przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji.

Pomimo uruchomienia nowego połączenia międzynarodowego, rok 1931 dla P. L. L. „Lot" stał pod znakiem oszczędności budżetowych, spowodowanych obniżeniem subwencji, co znalazło swój wyraz w ograniczeniu od dnia 16 września obsługi wszystkich szlaków krajowych z 6-ciu do 3 dni w tygodniu. Oszczędnościami objęte zostały również wydatki administracyjne przedsiębiorstwa przez ograniczenie pensji i zmniejszenie ilości pracowników.

W dziedzinie eksploatacji rok 1931 był rokiem korzystnym, gdyż pomimo ogólnego kryzysu gospodarczego wpływy pozyskiwane z przewozów nie tylko nie spadły, ale w stosunku do r. 1930 wzrosły.

Szczegółowa statystyka eksploatacji za rok 1931 przedstawia się następująco: (cyfry w nawiasach dotyczą r. 1930) przebyto km. 1.492.382 (1.418.880) przewieziono pasażerów. 14.687 (13.682) przewieziono bagażów, towarów, poczty i gazet: 406.313 kg. (468.100) tonno-km. wykorzystano: 381.683 (357.422) pasażero-km: 3.707.190 (3.250.091).

Z ważniejszych posunięć administracyjnych rok 1931 przyniósł uruchomienie własnych placówek P. L. L. „Lot" w Sofji i salonikach, rozszerzenie placówki P. L. L. „Lot" w Bukareszcie, przez utworzenie warsztatu reparacyjnego, przystąpienie P. L. L. „Lot" do międzynarodowego zrzeszenia europejskich przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, co nastąpiło ze względu na coraz żywszy udział polskiej komunikacji lotniczej na terenie międzynarodowym, a wreszcie posunięcie naprzód prac nad zorganizowaniem przewozów lotniczo-kolejowych, które wprowadzone będą w życie prawdopodobnie już w roku bieżącym.

W dziedzinie technicznej, między innemi w roku ubiegłym wypróbowano nowe typy krajowych samolotów komunikacyjnych, wprowadzono obsługę radjową do samolotów oraz przystąpiono do wyszkolenia dalszych kadr pilotów i radjotelegrafistów.



WYŻSZY KURS INSTRUKTORÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO.

Słuchacze i słuchaczki Państwowego Instytutu Robót Ręcznych — to entuzjaści. Entuzjazm zrozumiały, jeżeli się zwiedzi Instytut prowadzony wzorowo pod kierownictwem dyr. Przanowskiego *). Wszystko co nazywamy postępem, artyzmem, wiedzą fachową i gruntowną znajomością przedmiotu — znalazło tu swój wyraz w pięknym gmachu Im. Szlenkiera (Górczewska Nr. 8).

Zarząd Główny L. O. P. P. zorganizował w Instytucie swój dział Modelarstwa Lotniczego.

Myśl piękna i posiew obfity — plon dać musi piękny. — Oto po rocznym kursie rozlecą się po całym kraju słuchacze i słuchaczki Instytutu — niosąc swą wiedzę po wszystkich województwach, po błotach Polesia i wsiach Podkarpacia, po piaskach Nadmorskich i zaciszach Wołynia... Rozniosą po szkołach powszechnych swą wiedzę i swój entuzjazm. — Małe poleszuki i małe góralki, wyrostki kaszubskie i dziewczątka śląskie dowiedzą się o polskiem Lotnictwie i obronie państwa. — Dowiedzą się i będą własnoręcznie konstruować małe modele latające... Zabawki latające, ptaszki papierowe, które pobudzą pracowitość i rozbudzą uczucia patryotyczne, drzemiące na dnie dusz snem głębokim.

Myśl piękna, posiew obfity — plon dać musi piękny propagandzie Lotnictwa.

* * *

Kierownikiem „Wyższego Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego" jest p. Woyno. Instruktorem jest p. Kazimierz Błaszczyński (jeden z najstarszych i najwybitniejszych modelarzy polskich) i p. Grzeszczak — młody modelarz-pilot. Pod ich doświadczonem kierownictwem pracuje 106 słuchaczy. Zainteresowanie szalone, frekwencja idealna (słuchacze i słuchaczki pracują w godzinach ponadprogramowych, poświęcając godziny obiadowe i t. p.), własnoręcznie wykonane modele skonstruowane są wzorowo, ku zadowoleniu panów Instruktorów. — Oprócz zajęć praktycznych, kurs obejmuje i wykłady teoretyczne prowadzone skróconym sposobem (godziny $4^1/_2$ do 8-ej).

* * *

Wielka sala oświetlona jasnem światłem lamp elektrycznych. Rzędy małych warsztatów, na których trzepoczą się modele, jak ptaki na więzi... Nad warsztatami pochyleni z zainteresowaniem... twórcy małych modeli. — Uśmiechnięte twarze i jasne spojrzenia. — Ogólny wygląd sali robi wrażenie czegoś bardzo miłego i „jasnego". — Na wrażenie to składa się nietylko ogromna czystość ścian, mebli i oświetlenia, ale i nastrój pogody, uśmiechu i zapału.

Pytam panów instruktorów? — I co słyszę: Są zadowoleni nadzwyczaj ze swego audytorjum...

Pytam słuchaczy i słuchaczek? — Są zachwyceni kierownictwem kursu...

Rezultat: modele pięknie i starannie wykonane dwóch typów — (zasada ta sama — kształty różne).

Rezultat: montowanie własnego szybowca. — Wstępne przygotowania już ukończone. — Ot tam, na szafie leżą już szablony do żeberek!... Więc nie tylko modelarstwo wstępne, ale i szybownictwo? — Brawo!

P. Błaszczyński, — którego kolekcję modeli otrzymało Muzeum Wojskowe przy M. S. W., którego Modele Redukcyjne zdobiły P. W. K. i którego model hydroplanu przedrukował sławny, niemiecki organ lotniczy „Fluksport" — umie zaszczepić w słuchaczy swój entuzjazm dla lotnictwa i swoją wiedzę jednego z pionierów modelarstwa w Polsce.

Oto mała próba modeli na „Lotnisku Zimowem" Instytutu — Lotnisko to — to hall owalny... (Letnie lotnisko znajduje się przed gmachem i prezentuje się pięknie, jako obszerny plac).

P. Woyno i p. Błaszczyński puszczają modele. — Z dwóch stron grupy słuchaczy śledzą „starty" „wzloty" „virage" i konieczne, dla braku obszernego terenu... zderzenia, na szczęście nie katastrofalne, gdyż umiejętnie chwytane w locie modele nie druzgoczą się, a zatrzymują złowione, jak w sidłach w wyciągnięte ręce... Raz tylko... śmigło pękło... Raz tylko, czyjś palec „oberwał" za swoje... (nieumiejętny chwyt).

* * *

Rozmawiam z kilkoma słuchaczami.

Pytanie moje jest stereotypowo jednakowe, słyszę zaś na nie zupełnie różne odpowiedzi... Ciekawe...

*) Fachowcy niemieccy, pomimo antagonizmów rasowych, przyznali iż Warszawski „Instytut Robót Ręcznych" może służyć za wzór.



Wycieczka sekcji kolejowej L. O. P. P. w Katowicach pod przewodnictwem prezesa inż. G. Stolarczyka przybyła do Warszawy dn. 7 marca. Gości powitali na dworcu Głównym z ramienia Komitetu Stołecznego L. O. P. P. pp. Wilhelmi i Lesiewski. Wycieczka zwiedziła w Warszawie ośrodki przemysłowe i naukowe związane z L. O. P. P.

— „Co pan (i) ma za cel w uczeniu się modelarstwa lotniczego i co w niem pana (ią) najwięcej interesuje?"

I słyszę odpowiedzi takie:

— „Ja... chciałbym propagować lotnictwo w najdalszych krańcach Polski. Przed wstąpieniem do „Instytutu Robót Ręcznych", miałem szkołę powszechną na Polesiu. — Założyłem w małem miasteczku Koło L. O. P. P. i mimo wielkich utrudnień prowadziłem je do chwili wstąpienia do Instytutu. Modelarstwo jest dla mnie miłem uprzyjemnieniem życia i wypoczynkiem, a wykłady prelegentów i stosunek „naszego kapitana" do nas (mowa o p. Woyno) zostanie dla mnie na całe życie miłem wspomnieniem.

— „Mnie modelarstwo interesuje ze względów ściśle pedagogicznych" — mówi do mnie młodziutka nauczycielka szkoły powszechnej z Torunia. — Uważam, że modelarstwo budzi zainteresowanie w dziecku, ożywia je, wyrabia wolę i daje możność wyładowania energji... Mając szkołę w Toruniu prowadziłam dzieci stale na pokazy L. O. P. P., dzięki uprzejmości panów oficerów — pokazywałam dzieciom zbliska balony obserwacyjne i samoloty szkolne"...

Błyszczą entuzjazmem czarne oczy i uśmiechają się usta do małego, zgrabnego modelu, przez siebie skonstruowanego...

Jakie w tem jest silne umiłowanie swej pracy pedagogicznej i zrozumienie duszy dziecka, dziecka które potrzebuje oprócz pracy ściśle umysłowej i pracy fizycznej, dającej mu rozrywkę i zachętę.

Teraz zkolei staje przedemną młode stworzonko — maturzystka.

— „Mnie osobiście w lotnictwie nie zaciekawia strona sportowa. Rekordy i wyczyny sportowe to nie główny cel lotnictwa. — Jeżeli będę nauczycielką będę się starała otworzyć dzieciom oczy na niebezpieczeństwo wojny i konieczność samoobrony. Uważam, że społeczeństwo nie zdaje sobie sprawy z ważności lotnictwa i lekceważy grozę wojny. — Przez dzieci będę starała się trafić do starszego społeczeństwa i tak propagować lotnictwo. Przytem chciałabym, żeby Polskie Lotnictwo było silne, silniejsze od państw ościennych. A polscy konstruktorzy lepsi od niemieckich i rosyjskich. Nie lubię słuchać o „Junkers'ach" zato polskie maszyny cieszą mnie bardzo.

Modelarstwo lubię, bardzo lubię i mam ambicję... Chciałabym, aby mój model latał jeden z pierwszych.

A teraz staje przedemną „As" modelarzy „Instytutu robót ręcznych" — p. Michałowski.

Model p. M. pierwszy zaczął latać. Oprócz zwykłych modeli p. Michałowski robi modele swego pomysłu. I nietylko, modele, ale i szybowce.

Jednem słowem stoi przed nami konstruktor.

Ile zapału, ile marzeń na przyszłość!...

Samolot swojej konstrukcji poruszany motorem!...

„Wyższy Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego" da rezultaty i plon piękny — bo myśl była dobra i ziarno posiewu obfite.



Zdjęcie w modelarni przy Państw. Inst. Robót Ręcznych w Warszawie.

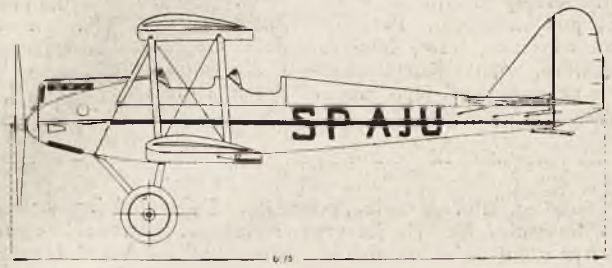
Z WALNEGO ZGROMADZENIA DELEGATÓW L. O. P. P. KOMITETU MORSKIEGO.

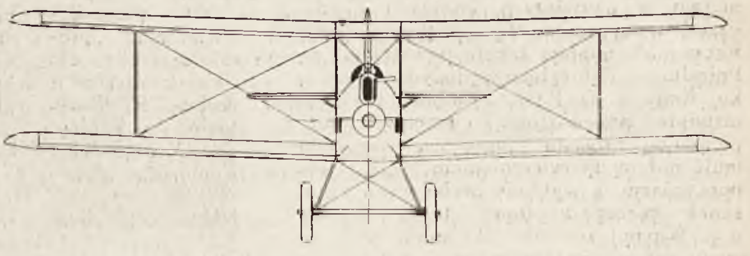


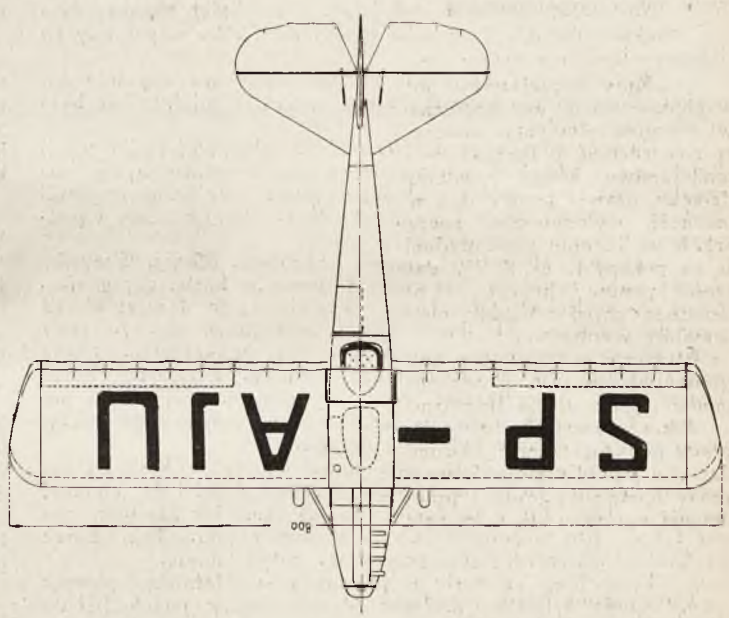
Fotografja z walnego zgromadzenia programowo-budżetowego i sprawozdawczego kół L. O. P. P. Komitetu Morskiego, odbytem dnia 20 lutego b. r. w sali B. G. K. w Gdyni Siedzą: (x) przewodniczący wicekomisarz rządu p. Bederski., 1) prezes kom. Morskiego komandor Unrug, 2) wiceprezes kom. Dr. Pikor, 3) p. Nowacka prezesowa Czerwonego Krzyża, 4) p. kapitanowa Ordyńcowa, 5) instruktor obwodowy Kom. Morskiego rtm. Kopaczyński, 6) sekretarz Kom. Mor. kpt. Kukiełka.

PILOT BOHDAN GRZESZCZAK.

MODEL REDUKCYJNY P. Z. L. 5







Po ukazaniu się szeregu opisów modeli latających na łamach Lotu Polskiego — podajemy obecnie szkic modelu redukcyjnego.

Do modelowania wybrany został jeden z najbardziej popularnych płatowców sportowych w Polsce, używany zarówno przez kluby lotnicze jak i przez właścicieli prywatnych. Będzieto wielce pomocne modelarzowi przy pracy, gdyż nie będzie on miał wielkich trudności przy obejrzeniu go zbliska i uplastycznienia sobie szczegółów z natury.

Poszczególne elementy modelu wykonamy w następ. kolejności:

A — kadłub — materjał: lipa, olszyna, jawor lub jesion, zależnie jakiemi rozporządzamy narzędziami do obrabiania drzewa mniej lub więcej twardego (lipa, olszyna — miękki gat., jawor, jesion — twardsze gat.). Kształt wyciosamy z grubsza i następnie opiłujemy i wygładzimy do wymiarów obranej skali.

W przedniej części wyprofilujemy maskę silnika, którą następnie obłożymy cynfolją cienką, zastępując w ten sposób blachę aluminjową, założymy 4 rury wydechowe i wytniemy nacięcia. Kabinę załogi utworzymy przez wypiłowanie w kadłubie odpowiedniej przestrzeni. Wnętrze wypełnimy 2 fotelikami (z papieru rysunkowego), urządzeniem do sterowania płatowca (knypel, orczyk) i silnika (manetki, kontakt) w obu przedziałach kabiny i armaturą na przedniej tabliczce (licznik obrotów, szybkościomierz, manometr).

B — skrzydła — materjał jak wyżej. Poszczególne płaty górne i dolne (jednakowe) są związane stojakami i usztywnione linkami. Stojaki zrobimy z bambusów lub blachy nadając im przekrój kroplowy, linki zaś zastąpią nici czarne. Żeberka uwydatnimy przez naklejenie szeregu paseczków z papieru o szerokości około 0.5 m/m.

C — stery — materjał jak wyżej, wykonanie podobnie jak skrzydła z uwzględnieniem prawidłowych kształtów.

D — podwozie i płoza. Te części możemy wykonać wypiłowując je z blachy. Składamy zaś do kadłuba, tak zresztą jak i pozostałe części (skrzydła, stery) po ostatecznem pomalowaniu. Pozostaje nam jeszcze wykonać części drobniejsze jak: osłony od wiatru (z celuloidu), śmigło i t. d. Najważniejszym etapem pracy, decydującym w dużym stopniu o efekcie modelu — jest malowanie.

Dlatego też przy opisywaniu modeli redukcyjnych zawsze to wspominam i na tę stronę wykonania kładę nacisk. Zatem przed malowaniem należy model jeszcze raz przetrzeć i wygładzić wszelkie nierówności; pogląd że to da się zamalować farbą jest błędny i prowadzi do zeszpecenia modelu. Całość malujemy na kolor biały, prowadząc wzdłuż kadłuba linję granatową lub czerwoną, takimże kolorem stojaki i podwozie oraz dyski kółek. Znaki rejestracyjne kolorem czarnym.



Samolot „P. Z. L. 5".

MODELARZE!

Pamiętajcie, że konkurs modeli latających - wodnopłatowców odbędzie się w czerwcu r. b.

PAWEŁ MOSKWA

O ŚWICIE

Tak, stanowczo Karcz widział coraz gorzej. Z początku zdawało mu się, że to okulary. Z pewnością spociły się i para wodna, osiadłszy drobniutkiemi kropelkami na szkle, przeszkadzała mu patrzeć. Ta mgiełka na gładkiej powierzchni „protektorów" (okulary lot.) była nieznośna. Przecierał rękawicą. Mała różnica. Nawet żadna. Kiedyś, w powietrzu, rozzłościł się. Wziął knypel między kolana i ściągnął okulary z głowy. Czyścił szkło chustką. Chuchał, schylając głowę do kabiny. No, teraz będzie dobrze. Gdzietam! To samo. Mrużył oczy. Trochę lepiej. Wtedy poczuł, że serce ścisnęło mu się niepokojem. To wzrok...

Źle widzi!... Zamknął gaz i począł schodzić z pośpiechem na lotnisko.

Nie dlatego, żeby się bał latać. Nie chciał poprostu dłużej szukać okazji do robienia spostrzeżeń, które napełniały go lękiem... lękiem o oczy...

Widocznie jednak ostatni raz nie uszło mu zupełnie na sucho. Taki głupi kapotaż wśród tyczek chmielu! Nie było wtedy gdzie siadać.

Chmury zdusiły go do 100 metrów; chwilami leciał niżej. Było może z 50. Nad samemi drzewami. I wtedy bydlę nawaliło. Był las. Pagórki, chałupa, groch, czy inna kapusta. Wybrał skrawek zieleni i wyłączył silnik. Zdjął okulary i podprowadził samolot zupełnie przyzwoicie.

, ciągnął, ale już był chmiel. Za krótko... Fiknął. Wszystko dobrze, ale został w maszynie i głową w burtę, czy gdzie... Czort wie... Ręka? Głupstwo... Weźmie się w deszczułki na parę dni i dobra. Ale doktór stękał, że z głową źle, że jakiś tam wstrząs ośrodków nerwowych, czy zaburzenia... Dotąd Karcz słyszał tylko o zaburzeniach żołądka. Przejdzie! Teraz komplikacje! Komplikacje? Dobre w polityce. Ale nie w potylicy. Tymczasem była to potylica, ale oprócz tego i oczy. Stary mówił, że może być źle z oczami.

I widocznie... Brrr... Nie chciał wierzyć... Przecież nie mógłby latać... To już lepiej odrazu cztery deski i do „ciemnej mogiły". Tfu! Żyć i nie latać! To tak samo jak nie jeść, nie pić i żyć. Kto to potrafi? Chyba głodomór jaki. Tak, Karcz cierpiał na chroniczny głód powietrza. Głód latania.

Teraz, biegł ze startu na przełaj, przez lotnisko, płosząc swoją długą sylwetką jakiegoś Morana, który podchodził do ziemi i waląc wprost na niego, mamlał śmigłem na wyłączonym kontakcie. W ostatniej chwili „dał szprycę" i kopnięty, poszedł na parę metrów za Karczem. Pilot wygrażał pięścią. Karcz poznał Doriana i w odpowiedzi posłał go do stu djabłów.

W hangarze zaczął się drzeć na Oswalda. Oswald grał w pokera, siedząc na bańce z oliwą. „Słabeusz" wyłudzał właśnie od niego ostatnie pieniądze za marną trójkę ósemek. Karcz łudził się jeszcze... Pożyczy od Oswalda okulary. Oryginalne Meyrovitz'a. Może jednak tamte rzeczywiście są do niczego i pocą się... Spróbuję. — Tymczasem lunął deszcz. Znowu. Już trzeci dzień. Trzeba było poczekać, bo niebo zwarjowało i nad lotniskiem widać było tylko szare tumany, gnane wiatrem, nisko, beznadziejnie. „Słabeusz" labiedził, że nie dają mu porządnie wygrać, Oswald klął, że mu wydzierają ostatnią krwawicę, a obydwaj namawiali Karcza, żeby się przysiadł.

Karcz chciał lecieć. Chciał się przekonać. I bał się przekonać zarazem. A deszcz lał. Usiadł, a gdy rozdali, w dłoni zakwitł mu wspaniałym wachlarzem faul z asów. „Z ręki"! Sięgnął po drobne. Zostanie. A może to nawet i lepiej?...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Na drugi dzień znów lało. Karcz wygrywał w pokera i starał się nie myśleć o oczach. Gdy po obiedzie „przetarło się" trochę, nie wytrzymał; wziął okulary Oswalda i poleciał. Silnik grał ładnie, samolotem rzucało jeszcze ładniej, jak zwykle po deszczu, kiedy przygrzeje słoneczko. Karcz patrzał...

Było źle! Teraz już orjentował się z całą pewnością, że jest źle. Dużo gorzej. — Brzuchata blacha osłony silnika mazała się blado na niebie, gdzie trudno było odszukać zasnuty mgłą horyzont...

Czuł maszynę „siedzeniem", na „słowo honoru", nie widział linji tego wielkiego łuku, który tworzy wydęty klosz nieba z ciemną, pokrajaną ziemią. Ba! Końce skrzydeł roztapiały się w powietrzu... Ostatnia, zewnętrzna para stójek była raczej cieniem, tak mizernym, że mogło jej nie być wcale z powodzeniem. Obejrzał się i zdawało mu się, że niema stateczników... Nie, — coś się tam rysowało... Matko Święta, — to koniec!

I coś mu ścisnęło krtań takim skurczem, jaki chyba chwyta, gdy się płacze... Dawno nie płakał... — A gdy podchodził do lądowania musiał poprostu uważać żeby się nie rozbić. Nie był pewien czy już ściągać na siebie, czy jeszcze nie. Mogło być do ziemi równie dwadzieścia metrów jak i dwa. Orjentował się po linji hangarów.

I naprawdę zawdzięczał wszystko swojej rutynie. Swemu „czuciu". A raczej „przeczuciu". Tak, przeczuwał ziemię. Ale i tak były „kangury".

— — — — — — — — — — — — — — — —

Potem latał już nawpół ślepy. Przy starcie widział tylko ciemne plamy budynków, które chowały się pod skrzydła i przełaziły pod kadłubem. Przy lądowaniu widział tylko soczystą zieleń wiosennej trawy lotniska i dusił maszynę w to szmaragdowe jezioro, dopóki hangary nie zaczęły gonić w czarnych kleksach na wysokości jego ramion. Potem... nie wie już sam jak... „Przeczuwał" i siadał.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Tego ostatniego dnia, pamięta... Była godzina czwarta, rano. Szarzało. Na tyle jeszcze widział, żeby wyczuć, że gdzieś za horyzontem rodzi się słońce. Wiatr był na „łukę", łagodny... Dużo miejsca.

Karcz przymknął gaz i dwie rozmazane sylwetki mechaników zniknęły pod skrzydłami, by usunąć podstawki. Przesunął manetkę i poszedł w powietrze... Wiało chłodem zziębniętej nocą ziemi, rzeźwym, zgłodniałym słońca rankiem pachnącej wiosny. Przed biednemi, szczenięco ślepemi oczami bladło niebo, jak podświadoma pewność, że gdzieś budzi się cały nowy świat, którego jeszcze oglądać nie można.

Jeszcze... i już. A może gdy słońce zupełnie wylezie?...

Karcz postanowił skończyć. I skończyć tam gdzie zaczął. W tym samym chmielu. Przecież jest pilotem, a nie żebrakiem-ślepcem, który w dłoni ma kosztur zamiast drążka sterowego, maca sam przed sobą... powietrze. Los chciał wtedy, tam, w tym chmielu... Karcz wykończy rozpoczętą przez los robotę, tam gdzie ją zaczęło przeznaczenie. Jego oczy widzą jeszcze tyle, by trafić do tego samego miejsca. Zostawił sobie ten zapas „światła" umyślnie, — na dzisiaj...

— O, to tu... Nie jeszcze... Ależ tak... Ten las. Zredukował. Samolot schodził posłusznie; 300, 200 metrów. Zaraz — jak będzie najpewniej?... Korkociążkiem? „DV-14" włazi niechętnie... Jeszcze łatwiej wyskakuje... Pique na gazie? — Ordynarne samobójstwo, godne patałacha, rzeźnika... Chyba glisadka, ot, tak, z niewielu... Karaś w jesieni „pośliznął" się tylko z 15 metrów i miał dość. 50 chyba wystarczy?... A więc jeszcze jedna „rundka".

„Wyczuta". Prawidłowa chałupa, a jakże i chmiel... ten sam...

Karcz zamknął gaz, knypel wziął na siekie wskos i wdepnął przeciwną nogę. Chłodna porcja powietrza poczęła mu się ładować w lewe ucho. Ślizg i ziemia już przy twarzy... Jak prędko! Niewidział dobrze... Słuchał... Nareszcie! — Z trzaskiem poszły żeberka i długie, jesionowe podłużnice skrzydeł. Właśnie odejmował dłoń od kontaktu. Karcz niechciał się palić. Poco?

Och! —, głowa...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Tymczasem kołysnął się rytmicznie. Co u djabła? Gdzie go tak huśtają? W niebie?... Nad nim błękit, przed nim czyjeś plecy szerokie...

Ach, niosą go... na noszach... Więc wszystko na nic?!

Ten dureń przed nim jest nieostrzyżony. Ma zarośnięty kark i brudną szyję. Karcz ma ciężką głowę, ale widzi to wyraźnie. Widzi?! Wyraźnie?

Ależ tak! To bydlę ma nawet brudne uszy i cerowany kołnierz drelicha... Widzi?! — Liście drzew na skraju lotniska, drżą lekko... Tam, dalej — czerwony krzyż sanitarki, która go powiozła...—Wysoko, pod błękitem piszczą jaskółki...—Widzi!!!

— Puszczajcie! — krzyczy Karcz i już stoi na trawie. Na własnych rodzonych nogach. Widzi przerażone gęby, widzi maszynę na starcie, obok, o kilkanaście metrów... Zapuszczają... O! Zaskoczył!

Karcz biegnie. Ciężka jak bania, głowa kiwa mu się zabawnie na boki. Biegnie. — Już jest w maszynie. Znowu te głupie, przerażone twarze obsługi...

— Gazu!

Trawa rwie w pędzie do tyłu. Widzi każde źdźbło.

Metalowa przetyczka na masce silnika drży febrycznie...

Biała blacha lśni w słońcu.

Korek od chłodnicy celuje w białą tablicę hangaru. Na niej napis: — „213 eskadra linjowa".

Karcz dusi maszynę. Przecież widzi!

Ściągnął i zgubił klocki budynków pod kadłubem, zdrobniałe, — jak pudełka od zapałek, — w warjackim amerykanie.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Wszyscy biegną. Kandydat na nieboszczyka właśnie wylądował. Siedzi w maszynie i uśmiecha się blado. Z rozwalonej głowy cieknie krew, sącząc się przez prowizorycznie nałożone bandaże. Oswald wyciąga go z kadłuba jak niemowlę... Zwisa mu jak szmata i leci przez ręce... I śmieje się.

Przecież WIDZI ich głupie miny.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

CZŁONEK F. A. I.

Warszawa, Krakowskie Przedmieście № 11

Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa

Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.

Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

№ 3 (60)

16. I. 32 — 15. III. 1932.

Przyjęcie członków.

Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:

Dyrektor Kaszuba Ryszard — Warszawa
Pilot Kazimierczuk Kazimierz — Warszawa.
Inżynier Ruszkiewicz Bolesław — Warszawa.

Środy Klubowe.

Niniejszym podaje się do wiadomości Pp. Członkom, iż celem ożywienia życia towarzyskiego Klubu, począwszy od dnia 17-go lutego 1932 r. odbywają się w salonach Klubu przy ul. Krak. Przedmieście 11 (Wejście od ul. Królewskiej) każdej środy w godzinach od 18-ej do 24-ej

Środy Klubowe.

(Bridge — Bufet).

Wstęp dla Pp. Członków bezpłatny, dla wprowadzonych Gości zł. 2.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy międzynarodowe:

KLASA C bis (Wodnopłatowce).

Rekordy z obciążeniem użyt. 5.000 kg.

Rekord długotrwałości (Francja)	4 godz. 3 min.
Rekord odległości w obw. zamkn. (Francja)	514 km. 220.
Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Francja)	114 km. 979.
„ „ „ „ 500 „ (Francja)	140 km. 621.

Wszystkie rekordy ustalił pilot M. Gonord na wodnopłatowcu Latécoère 38 z 2 silnikami Hispano-Suiza 650 KM. dnia 30. IX. 1931 r.

Terminarz imprez lotniczych 1932 r.

F. A. I. zarejestrowała dotychczas następujące imprezy lotnicze na rok 1932.

Maj	**22 — 30**	Włochy — Kongres lotników transoceanicznych w Rzymie.
Czerwiec	**25 — 26**	Francja — Zlot turystyczny organizowany przez Aeroklub Boulogne sur Mer.
Lipiec	**2 — 3**	Francja — Zlot gwiaździsty do Reims.
„	**9 — 10**	Francja — Zlot i Konkurs zorganizowany przez Aeroklub d.Auvergne.
„	**14**	Francja — Zlot gwiaździsty w St. Brieuc.
„	**16 — 17**	Francja — Konkurs w Dieppe.
„	**22 — 31**	Szwajcarja — Konkurs w Zurychu.
Sierpień	**11 — 28**	Niemcy — III Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych (FAI) Challenge de Tourisme International.
Wrzesień	**8**	Włochy — Konkurs w Wenecji.
„	**25**	Szwajcarja — Zawody Balonów o puhar im. Gordon-Benneta w Bazylei.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

(—) Z. Piątkowski

w/z Sekretarza Generalnego.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

RADA GŁÓWNA

W dniu 8 marca r. b. w sali Konferencyjnej Ministerstwa Komunikacji odbyło się posiedzenie Rady Głównej L.O.P.P. Obecni byli pp: dr. Bryła, inż. Budkiewicz, v. min. Czapski, sędzia Czyrski, v. prezes Chwalibóg, płk. Filipowicz, nacz. Floryanowicz, v. min. Korsak, radca Kalicki, v. woj. Kroebl, woj. Kwaśniewski, kpt. Lis-Błoński, dr. Łukowicz, dr. Martynowicz, radca Małek, v. pr. Messing, płk. Moniuszko, nacz. Myśliński, insp. Nowodworski, gen. Rouppert, inż. Rybicki, v. woj. Skrzyński, poseł Starzak, radca Stopczyński, płk. Wojnicz-Sianożęcki i inż. Zienkiewicz.

Nadto z biura Zarządu Głównego pp: dyr. inż. Wawrzyniak i kierownik Działu Organiz-Lustr. Roszkowski.

Usprawiedliwił nieobecność p. prof. Huber.

Przewodniczył prezes Rady Głównej v. minister Korsak, następnie gen. dr. Rouppert.

Po powitaniu zebranych p. v. min. Korsak zawiadomił Radę Główną o zgonie ś. p. senatora Jana Zaglenicznego, wybitnego działacza na polu społecznem, jednego z założycieli i organizatorów Tow. Obrony Przeciwgazowej i długoletniego Prezesa Towarzystwa, a następnie, po połączeniu się T.O.P. z L.O.P.P., Prezesa Rady Głównej L. O. P. P.

Pamięć zmarłego Rada Główna uczciła przez powstanie.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Odczytanie protokułu.
2) Sprawozdanie Kwartalne Zarządu Głównego.
3) Rozpatrzenie wniosku Komitetu Powiatowego Radomskiej Dyrekcji P. K. P. o przyznanie praw Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P.

Po przyjęciu protokułu poprzedniego zebrania, wysłuchano Sprawozdania Zarządu Głównego za okres ostatnich 4 miesięcy, obejmującego: działalność lotniczą, o. p. l. g., propagandową i organizacyjną, które złożył Prezes Zarządu Głównego p. dr. Martynowicz.

Poza tem Sprawozdanie zawierało szczegółowe dane: — o uczestnictwie delegatów Zarządu Głównego L. O. P. P. w konferencjach zwołanych przez M. S. Wojsk. na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów sprawie ustalenia Regulaminu Komitetu Narodowego, w celu przygotowania obrony i ratownictwa ludności cywilnej przed wojną chemiczną, o dalszych zabiegach Zarządu Głównego L. O. P. P. u czynników miarodajnych w sprawach związanych z projektami L.O.P.P. których urzeczywistnienie mogłoby się b. przyczynić do uzyskania dodatkowych funduszów na prace programowe Ligi, oraz — o nadesłanych Zarządowi Głównemu preliminarzach budżetowych Komitetów Wojewódzkich na 1932 rok.

W dyskusji nad sprawozdaniem kolejno zabierali głos pp: v. woj. Skrzyński, sędzia Czyrski, v. woj. Kroebl, nacz. Floryanowicz, płk. Wojnicz-Sianożęcki, v. minister Korsak, inż. Budkiewicz.

Szczegółowych wyjaśnień udzielali: pp. prezes dr. Martynowicz oraz v. prezesi: płk. Filipowicz i płk. Moniuszko.

P. v. minister Korsak, nawiązując do złożonego Sprawozdania oraz do wyjaśnień Zarządu Głównego, zaznaczył, że włożone na L. O. P. P. zadania, objęte programem jej prac, wymagają obecnie, w myśl założeń jakie się na dzisiejszem posiedzeniu zarysowały, dalszego koordynowania współpracy z placówkami, a w szczególności przestrzegania przez Komitety Wojewódzkie wykonanie zleconych im prace—ściśle w myśl programu uchwalonego przez Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. w dn. 31/X. r. ub.

Żeby jednak współpracę zupełnie uzgodnić, p. v. minister proponuje, aby w myśl wniosku p. płk. Wojnicz - Sianożęckiego, wyłonić Komisję Organizacyjną, celem dalszego koordynowania prac Komitetów Wojewódzkich z Zarządem Głównym.

Na wniosek przewodniczącego Rada Główna powzięła następujące uchwały:

1) Rada Główna, po wysłuchaniu Sprawozdania Zarządu Głównego, obrającego działalność Stowarzyszenia w okresie ostatnich 4 miesięcy odnosi się z całym uznaniem dla pracy Zarządu Głównego i przyjmuje to sprawozdanie do wiadomości.

Rada Główna uznaje za potrzebne i pożyteczne powołanie przy Zarządzie Głównym Komisji Organizacyjnej przy udziale w niej osób posiadających odpowiednie doświadczenie w pracy organizacyjnej L. O. P. P. Zadaniem tej Komisji, łącznie z Komisją Statutową, byłoby m. innemi także zaprojektowanie odpowiednich zmian i poprawek do Statutu Ligi, zmierzających do usprawnienia i zmodernizowania organizacji wewnętrznej Stowarzyszenia — w przystosowaniu do podstawowych jego zadań.

Powołanie do życia Komisji Organizacyjnej powierzono Zarządowi Gł.

Przewodniczy gen. Rouppert.

W punkcie trzecim porządku dziennego, Rada Główna rozpatrzyła wniosek Komitetu Powiatowego L. O. P. P. Radomskiej Dyrekcji P. K. P. z dn. 4/XI r. ub. o przyznanie mu, na podstawie § 3 art. 15 statutu L. O. P. P. praw Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Wobec wyrażonej opinji, że w chwili obecnej jest niewskazane tworzenie nowych placówek na prawach wojewódzkich, Rada Główna jednogłośnie uznała wniosek Komitetu, ze względu na powyższe, za nieaktualny.

Na tem posiedzenie zakończono.

ZARZĄD GŁÓWNY

Do
Wszystkich Komitetów Wojewódzkich
L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. podaje poniżej Zaświadczenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dn. 7/III r. b. Nr. AP 2/44, w sprawie zezwolenia na urządzenie „IX Tygodnia L. O. P. P.", do wiadomości Komitetów i zastosowania.

Min. Spraw Wewn. *Warszawa, 7.III.32*
Nr. AP. 2/44.

Zaświadczenie.

Zgodnie z prośbą Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z dnia 24.III.1932 r. Nr. HM/MW/1487, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych udziela pozwolenia tejże Lidze na urządzenie „IX Tygodnia L. O. P. P." w czasie od dnia 5 do 12 czerwca 1932 r. włącznie na całym obszarze Rzeczypospolitej z wyjątkiem wojew. Śląskiego. Na program „IX Tygodnia L. O. P. P." złożą się: imprezy propagandowe i rozrywkowe oraz zbiórka publiczna na listy i do puszek.

W razie nieprzestrzegania zarówno przez Ligę jak i osoby przez tę Ligę wydelegowane dla celów kwestarskich obowiązujących przepisów zezwolenie niniejsze może być w każdej chwili przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych cofnięte.

(—) Weissbrod
dyrektor departamentu.

Otwarcie kursu instruktorskiego obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej dla straży pożarnych.

W dniu 22 stycznia r. b. odbyła się uroczystość otwarcia Kursu instruktorskiego obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej dla oficerów korpusu technicznego Straży Pożarnych, delegowanych na powyższy Kurs ze wszystkich województw.

Kurs zorganizowany został przez Zarząd Główny L. O. P. P. wspólnie z Państ. Urzędem Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojsk.

W zastępstwie dyrektora Państw. Urzędu Wych. Fiz. i Przysp. Wojsk. otwarcia Kursu dokonał mjr. Perucki, następnie przemawiali prezes Zw. Straży Pożarnych woj. Twardo i prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz.

I Kurs Obrony Przeciwgazowej dla Koła Ziemianek L. O. P. P.

W dniu 15 stycznia odbyła się w Warszawie uroczystość zakończenia I kursu informacyjnego obrony przeciwgazowej

dla Koła Ziemianek L. O. P. P. w Warszawie.

Kurs zainicjowany przez Ordynatową hr. Zamoyską zorganizowany został przez Główny Inspektorat Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej Zarządu Głównego L. O. P. P. przy wydatnej pomocy p. Wodzińskiej, przewodniczącej Sekcji Organizacji Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P.

Wykłady prowadzili kpt. Lalko, dr. Krzewiński i por. Zieliński.

Kurs ukończyło 28 osób, a mianowicie: Bolechowska J., E. Czetwertyńska, Marja Czetwertyńska, Zofja Czetwertyńska, J. Glinczanka, W Gordziałkowska, I. Karska, Mohlowa, Marja Nowakowska, Zofja Olszowska, M. Ordężanka, E. Paczesna, Elizabeth Perrin, Marja Plater-Zyberk, Zofja Rogowska, Antonina Ronikierówna, Irena Skibniewska, Marja Strawińska, Matylda Sapieżanka, B. Wodzińska, Marja Wodzińska, Helena Wodzińska, Zofja Wielopolska, M. Truszowska, Marja Zamoyska, Z. Zamoyska, Kamila Zdziarska, Anna Zdziarska.

W najbliższym czasie przewidziane są w miarę napływu słuchaczek podobne kursy.

Z Koła Pań.

W związku z zwróceniem się niektórych Komitetów Wojewódzkich do Zarządu Głównego L. O. P. P. o udzielenie wyjaśnień co do statutowego stosunku Kół Pań do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Zarząd wyjaśnia jak następuje:

Celem skoordynowania działalności Kół Pań, których głównym zadaniem jest rozszerzenie akcji L.O.P.P. przez: a) zbiórkę funduszów na wykończenie budowy Centralnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, b) szerzenie propagandy i c) werbowanie członkiń w celu organizowania i szkolenia kobiet do obrony kraju, opracowany został w swoim czasie Regulamin Koła Pań, zawierający 9 paragrafów.

Wobec tego, że w przewidzianym przez Koła Pań zakresie propagandy chodzi także o to, aby w roku bieżącym wciągnąć do akcji szerokie warstwy kobiet na terenie całej Rzplitej, Regulamin opracowany został tak, że Kołom Pań, pozostawiono pewną autonomję z tem, że ostatecznym celem będzie statutowe przyłączenie wszystkich placówek Pań do miejscowych Komitetów Powiatowych. Regulamin ten został przyjęty przez Radę Główną na posiedzeniu w dn. 16/X. 1931 roku.

Stosownie do brzmienia § 7 Regulaminu, składki członkowskie zebrane przez Koła Pań z 50% przekazywane będą do Komitetów Powiatowych, a w pozostałych 50% — na konto Budowy C. S. O. P. w Zarządzie Głównym.

W związku z tem, że wniosek Zarządu Głównego o zwolnienie Kół Pań z 50% wpłat do Komitetów Powiatowych, aż do czasu wybudowania C. S. O. P., nie został przez Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. w dniu 31/X. 31 r. w całości przyjęty, lecz komprominowo z tem, że zupełne zwolnienie uzyskało tylko Koło Pań m. st. Warszawy; zatem, poza Warszawą, wszystkie Koła Pań obowiązuje przekazywanie 50% zebranych wpływów do Miejscowych Komitetów Powiatowych L. O. P. P.

KOMITET STOŁECZNY

Rozdawanie nagród zwycięzcom marszu w maskach.

W dniu 21 lutego r. b. odbyła się uroczystość wręczenia nagród zwycięzcom II-go marszu w maskach przeciwgazowych, zorganizowanego przez Komitet Stołeczny L.O.P.P. w r. z.

Czołowe miejsca w tych zawodach zdobyły zespoły: Oddziału Związku Strzeleckiego przy Państw. Fabryce Karabinów, (męski i żeński), 47-ej Drużynie Harcerskiej oraz Chorągwi Żeńskiej, zaś z pośród drużyn wojskowych — 21 i 30 pułku.

W uroczystości wzięli udział: Szef Dep. Zdrowia M. S. Wojsk. gen. Rouppert, przedstawiciel Państw. Urzędu W.F. i P. W. mjr. Lewin, prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Martynowicz. Zarząd Komitetu Stołecznego reprezentowali: prezes radca Floryanowicz, wiceprezes inż. Mirowski oraz sekretarz nacz. Leśniewski.

Podczas uroczystości przygrywała orkiestra Państw. Fabryki Karabinów.

Protokuł przyznania nagród.

Na podstawie protokułu wyników II-go marszu w maskach p/gazowych, zorganizowanego w dniu 25 października 1931 r. przez Komitet Stołeczny L. O. P. P., pod protektoratem Szefa Dep. Zdrowia M. S. Wojsk. i wice-przewodniczącego Państwowej Rady W. F. p. gen. dr. St. Rouppera, przyznano następujące nagrody.

W grupie drużyn wojskowych

Nagrodę przechodnią Zarz. Gł. LOPP. (puhar), I nagrodę Kom. Stoł. L. O. P. P. (puhar) oraz złote żetony członkom zespołu — drużynie Nr. 7 wystawionej 21 W. P. P.

Nagrodę prezesa Banku Gosp. Krajowego p. gen. dr. R. Góreckiego (puhar) oraz srebrne żetony dla członków zespołu — drużynie Nr. 1 wystawionej przez 30 P. S. K.

Nagrodę Komitetu Stołecznego LOPP. (ryngraf) oraz żetony bronzowe z napisem dla członków zespołu — drużynie Nr. 4 wystawionej przez 21 W. P. P.

W grupie drużyn P. W.

Nagrodę przechodnią Zarz. Gł. LOPP. (puhar) i Nagrodę Komitetu Stołecznego L. O. P. P. oraz złote żetony dla członków zespołu — drużynie Nr. 8 wystawionej przez Zw. Strzelecki. Oddz. Państw. Fabryka Karabinów W-wa.

Nagrodę Kierownika Państw. Urzędu W. F. i P. W. płk. dypl. W. Kilińskiego (kryształ) oraz żetony srebrne dla członków zespołu — drużynie Nr. 19 wystawionej przez 47 Warsz. Drużynę Harcerską.

Nagrodę Komitetu Stołecznego LOPP. (maski) oraz żetony bronzowe z napisem dla członków zespołu — drużynie Nr. 16 wystawionej przez Zw. Strzelecki Oddz. „Śródmieście".

Nagrodę Państw. Zakł. Umundurowania (6 kompl. ubrań drelichowych), (indywidyalnie dla zawod.) oraz żetony bronzowe dla członków zespołu — drużynie Nr. 17 wystawionej przez P. W. przy Federacji P. Z. O. O.

Nagrodę pocieszenia Spółki Wytwórczej Polskich Rymarzy i Siodlarzy (6 pasów gł.) indywidualnie dla zawodników i bronzowe żetony — drużynie Nr. 27 wystawionej przez Legję Mocarstwową.

W grupie drużyn kobiecych.

Nagroda Przechodnia Komitetu Stołecznego L.O.P.P. (puhar) i nagrodę Prezesowej Zofji Wróblewskiej (kryształ) oraz złote żetony dla członkiń zespołu — drużynie Nr. 30 wystawionej przez Zw. Strzelecki Oddział Kobiecy Państwowej Fabr. Karabinów.

Nagrodę Dyrektora Państw. Zakł. Inżynierji płk. K. Meyera (puhar) oraz srebrne żetony dla członkiń zespołu — drużynie Nr. 32 wystawionej przez Chorągiew Żeńską Z. H. P.

Nagrodę szefa Dep. Uzbrojenia M. S. Wojsk. płk. Maciejowskiego (maski) oraz bronzowe żetony z napisem dla członkiń zespołu — drużynie Nr. 29 wystawionej przez Organizację Przysp. Kobiet do Obrony Kraju.

Nagrodę pocieszenia firmy „Plutos" (6 pudełek czekoladek) oraz bronzowe żetony — drużynie Nr. 31 wystawionej przez Organizację Przysp. Kobiet do Obrony Kraju.

Pozostałym drużynom we wszystkich 3 grupach postanowiono wydać indywidualnie członkom zespołów bronzowe żetony za uczestnictwo w marszu.

KOMITET MORSKI

Z działalności Komitetu Morskiego L. O. P. P. w Gdyni.

Dn. 20 lutego b. r., w sali Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni odbyło się walne zgromadzenie programowo-budżetowe i sprawozdawcze delegatów miejscowych kół L. O. P. P. i licznie przybyłych zaproszonych gości. Posiedzenie zagaił prezes Kom. Mor. komandor Unrug. Na prezydjum zebrania wybrano, jako przewodniczącego wice-komisarza Rządu p. Bederskiego, oraz trzech członków w osobach ks. prob. Surmana, p. inspektora Mamczyńskiego oraz p. prezesową Reginę Nowacką.

Obszerne sprawozdanie z działalności Komitetu Morskiego za rok 31 zreferował wiceprezes Komitetu Morskiego p. dr. Pikor, wykazując, że Komitet Morski zdołał zorganizować dotychczas 24 kół rzeczywistych, oraz 92 kół szkolnych. Członków rzeczywistych posiada Komitet Morski we wszystkich kołach 2372, z których 1800 stale opłaca składki. — Członków dożywotnich posiada trzech.

Rozwój modelarstwa przedstawił p. Staniszewski podając do wiadomości że w roku 31 odbył się jeden kurs modelarski w Gdyni mając 18 słuchaczy.

Działalność kół L. O. P. P. na terenie W. M. Gdańska referował p. prof. Jeż i p. Drygas.

Sprawozdanie komisji rewizyjnej referował p. dyr. Rummel. Po dyskusji komisji rewizyjnej p. dyr. Rummel postawił wniosek o udzielenie absolutorjum Zarządowi stwierdzając zgodność rachunków w księgowaniu oraz wybitny rozwój działalności L. O. P. P. na wybrzeżu.

Program prac Komitetu Morskiego na rok 1932 gdzie zaproponowano odbycie na terenie Komitetu Morskiego 6 kursów O. P. G. 2 kursów dla harcerzy w obozach letnich, 2 kursów O. P. G. w Gdańsku oraz 3 kursów O. P. L. — przeszkolenie 6 i 7 klasy szkół średnich, referował p. dyr. Berger, p. wice-prezes Komitetu Morskiego p. dr. Pikor oraz instr. obw. Kopaczyński.

Budżet Komitetu Morskiego przedstawia się w przychodach 1100 zł. a w rozchodach 23084 zł. przyczem różnica miałaby-być pokrytą przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Toruniu.

W wyborach do Zarządu Komitetu Morskiego zostali ponownie wybrani ustępujący członkowie to jest p. dr. Pikor, p. dyr. Berger oraz jego zastępca p. dr. Flisowski.

Do komisji rewizyjnej wybrano ponownie p. dyr. Rummla, p. dyr. Grabowskiego, p. dyr. Podonca, a na zastępców: pp. Kamrowskiego i Zalewskiego.

Na delegatów na walne zebranie Komitetu Wojewódzkiego w Toruniu wybrano p. dr. Pikora i p. rtm. Kopaczyńskiego na zastępców p. burmistrza Kamskiego i p. kpt. Kukiełkę.

W wolnych wnioskach postanowiono IX tydzień lotniczy urządzić w miesiącach letnich na wybrzeżu oraz zwrócić się do Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w Toruniu o jak najdalej idącą pomoc, ponadto, o powołanie do Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, jako jednego z trzech najliczniejszych Komitetów Powiatowych L. O. P. P. reprezentujących aż dwa powiaty, Morski i Gdyński oraz terytorjum W. M. Gdańska, a także uchwalono postawić na walne zebranie sprawozdawcze Komitetu Wojewódzkiego przedstawiciela Kom. Mor., jako kandydata na jednego delegata na walne zebranie delegatów Komitetów Wojewódzkich w Warszawie.

Przewodniczący p. wice-prezes Bederski podniósł w gorących słowach działalność Komitetu Morskiego, który w przeciągu nie całego roku potrafił tak dobrze zorganizować się na wybrzeżu. Zaapelował do obecnych a zwłaszcza przedstawicieli, ażeby wytężyli wszystkie siły, celem jednania nowych członków ze sfer zawodów wolnych, gdyż słusznie kadry członkowskie L. O. P. P. stanowią tylko urzędnicy, wojskowi, nauczycielstwo i dziatwa szkolna.

Sytuacja obecna wymaga zgrupowania się najszerszych warstw społeczeństwa pod sztandar L. O. P. P.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

Przykład godny naśladowania.

W związku z akcją przeszkolenia farmaceutów w obronie przeciwgazowej, którą prowadzi obecnie L. O. P. P. na terenie całego Państwa, zorganizowano dwa kursy na terenie Województwa Poleskiego, a mianowicie — w Brześciu i Pińsku.

Z wielkim uznaniem należy podkreślić fakt, że pracownicy farmaceutyczni na swój koszt jeżdżą do aptek prowincjonalnych i zastępują w pracy honorowo właścicieli aptek, celem umożliwienia im przesłuchania kursu.

Inicjatorem tej akcji jest inspektor farmaceutyczny na Województwo Poleskie p. A. Marcinkowski.

KOMITETY POWIATOWE

Z Ogólnego Zgromadzenia Włocławskiego Komitetu Powiatowego L. O. P. P.

W niedzielę, dnia 14-go lutego b. r. przy udziale 20 delegatów kół odbyło się ogólne zgromadzenie sprawozdawcze i programowo-budżetowe Komitetu Powiatowego L. O. P. P. we Włocławku.

Zebranie zagaił prezes Komitetu — dr. Franciszek Szeliga, przewodniczył p. starosta Pohoski przy asystencji p. ławnika Markowskiego, sekretarzem był p. Kajrunajtys.

Po przyjęciu porządku dziennego, p. prezes Szeliga zdał sprawozdanie z działalności za rok 1931, podnosząc wielkie znaczenie L. O. P. P. jakie ma dla Państwa na wypadek wojny, zaznaczając, że kryzys ekonomiczny nie oszczędził i działalności komitetów Ligi. — Ogólna ilość członków na dzień 1/I-32 r. wynosi 1.593; w tem 1.293 czł. rzeczywistych i 300 popierających; ogólna ilość kół 35, w tem 3 szkolne. — Po za urządzeniem imprez propagandowo-dochodowych, jak bal i Tydzień Lotniczo-Gazowy, zorganizowano cykl bezpłatnych pogadanek uświadamiająco-wyszkoleniowych z dziedziny obrony przeciwgazowej w 8-miu punktach miasta. — Przez cały rok wyszkoleni na kursie O. P. G. instruktorzy prowadzą przeszkalanie ludności cywilnej obrony przeciwgazowej, demonstrując sprzęt O. P. G. W szkołach średnich z końcem 31 r. rozpoczęto przeszkolenie młodzieży w obronie przeciwgazowej i przeciwlotniczej.



W 2 szkołach średnich (gimnazjum z. Kujawskiej i gimnazjum Długosza) oraz w szkole powsz. Nr. 4 prowadzi się naukę modelarstwa lotniczego.

Sprawozdanie kasowe za 31 r. które w przychodach i rozchodach zamyka się sumą Zł. 20.696.78 przyjęto do wiadomości.

Członek Komisji rewizyjnej, p. dyr. Dyżewski odczytał protokół Komisji Rewizyjnej z wnioskiem o udzielenie Zarządowi absolutorjum.

W związku z programem prac na bieżący rok, zabierał głos p. Starosta, podkreślając, że placówki L. O. P. P. na terenie powiatu należy powierzyć ludziom, którzy powinni być odpowiedzialni za współpracę z Komitetem.

Drugim wnioskiem p. Starosty była konieczność pozyskania Straży Pożarnych dla L. O. P. P.

P. Prezes, podzielając zdanie p. Starosty, odczytał program prac na bieżący rok, który w ogólnych zarysach przedstawia się następująco:

1) wyszkolenie personelu do obsad posterunków obserwacyjno-meldunkowych.

2) organizowanie w dalszym ciągu kursów dla szkolenia instruktorów.

3) szkolenie ludności w obronie przeciwgazowej i organizow. drużyn.

4) prowadzenie propagandy drogą odczytów, wyświetlania filmów i t. p.

5) dostarczanie środków pieniężnych przez kooptowanie członków, organizowanie kół, urządzanie płatnych imprez i t. p.

Budżet na rok 1932 uchwalono na sumę Zł. 16.500. Przedstawiony budżet i program prac nie wywołały dyskusji i jednomyślnie zostały przyjęte.

Następnie przystąpiono do uzupełniających wyborów Zarządu; skład Komitetu na rok 1932 przedstawia się następująco: prezes dr. Fr. Szeliga, skarbnik dyr. Jan Krzewski, członkowie: pp. Wawrzyniecki, T. Nowicki, J. Bojańczyk oraz delegaci 3-ch najliczniejszych Kół: pp. mjr. Zabłocki, Józef Olszewski, Kom. Jarzęcki; zastępcy członków Zarządu: pp. Prof. Michno i naczel. Olpeter; sekretarzem z urzędu p. J. Błędowska.

Ponieważ delegaci Kół L. O. P. P. nie zgłosili żadnych wniosków, p. Przewodniczący zamknął ogólne zgromadzenie, życząc Komitetowi dalszej pożytecznej pracy.

REDAKTOR: *ZENON WYRZYKOWSKI.* WYDAWCA: *ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.*

Zakłady Graficzne Adama Konarzewskiego, Senatorska 30.

Prenumerujcie i rozpowszechniajcie miesięcznik „Lot Polski"

Warunki prenumeraty:

roczna **10 zł.**, półrocznie **5 zł.**, kwartalnie **2.50 gr.**

Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 311-48. Konto czekowe P. K. O. 7860.

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT"

ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska 138.
Telefon 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 16 września 1931 r. do 31 marca 1932 r.

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty
	9.15 o.	Warszawa	p. 12.25	
	11.05 p.	Bydgoszcz	o. 10.35	
	11.25 o.	Bydgoszcz	p. 10.15	
	12.40 p.	Gdańsk	o. 9.00	
	9.00 o.	Warszawa	p. 11.10	
	11.10 p.	Poznań	o. 9.00	
	9.30 o.	Warszawa	p. 10.30	
	11.30 p.	Katowice	o. 8.30	
8.30 o.		Warszawa		p. 15.00
10.20 p.		Kraków		o. 13.10
10.40 o.		Kraków		p. 12.50
11.20 p.		Katowice		o. 12.10
11.50 o.		Katowice		p. 11.40
13.35 p.		Brno		o. 9.55
14.00 o.		Brno		p. 9.30
15.00 p.		Wiedeń		o. 8.30
	8.45 o.	Warszawa	p. 11.15	
	11.15 p.	Lwów	o. 8.45	
8.30 o.		Lwów		p. 15.00
*11.00 p.		Czerniowce		o. 14.30*
*11.30 o.		Czerniowce		p. 14.00*
*14.10 p.		Galacz		o. 11.20*
*14.40 o.		Galacz		p. 10.50*
*16.00 p.		Bukareszt		o. 9.30*
	* 7.15 o.	Bukareszt	p. 15.15*	
	* 9.25 p.	Sofja	o. 13.05*	
	*10.10 o.	Sofja	p. 12.20*	
	*12.00 p.	Saloniki	o. 10.30*	

Objaśnienie znaków: o. — odlot. p. — przylot. * — czas wscbodnio-europejski.

UWAGI: W Rumunji czas wschodnio-europejski zostaje wprowadzony z dniem 1 października; do tej daty obowiązuje czas środkowo-europejski. Linja Bukareszt — Sofja — Saloniki będzie obsługiwana tylko do 30 września 1931 roku. Wznowienie ruchu na tej linji nastąpi z wiosną 1932 r.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

KUPUJCIE

GILZY PAPIEROSOWE

„IKAR“

opodatkowane na rzecz

L. O. P. P.

Każdy kupujący gilzy „IKAR" popiera wzniosłe cele L. O. P. P., przyczyniając się do ustalenia siły i bezpieczeństwa państwa.

KAŻDY WYGRYWA!

KONKURS spożywców cukru
pod hasłem:

szczypta soli-szczypta cukru

NAGRODY: I-sza 100 zł., II-ga 50 zł.
(przez losowanie) i 14 nagród po 25 złotych

Każdemu uczestnikowi konkursu zostanie bezpłatnie przesłana gra towarzyska, lub wielobarwnie ilustrowana książeczka.

Należy z pomiędzy niżej przedłożonych haseł:

1. **Cukier** — *daje smak jarzynom*
2. **Cukier** — *udelikatnia mięso*
3. **Cukier** — *najlepsza zaprawa zupy*
4. **Cukier** — *to podstawa wykwintnego sosu*

wybrać dla propagandy takie, które w Polsce najlepiej w praktyce się przyjmie, aby zapoczątkować zasadę, stosowaną w kuchniach zachodniej Europy.

Wszędzie gdzie używamy soli, należy również używać cukru!

Naklejć znaczek 10 gr. i wysłać w otwartej kopercie z napisem „druk“

Do Biura Propagandy Konsumcji Cukru
Warszawa, Karowa 20.

Głosuję za Nr. ....

Imię i nazwisko ....

Adres ....

PAŃSTWOWE ZAKŁADY LOTNICZE

WARSZAWA, MOKOTÓW-LOTNISKO

Telefony: Dyrekcji 8.48-24. = Biuro Zakupów 8.50-25.

Adres telegraficzny: „PEZETEL".

KONTO CZEKOWE: w B-ku Gosp. Krajowego Nr. 1542, w P. K. O. Warszawa Nr. 39602.

Dział lotniczy

Płatowce konstrukcji mieszanej i całkowicie metalowej do celów wojskowych, komunikacyjnych, sportu i turystyki — części składowe i zespoły do takowych.

Dział ogólny

Ślizgowce — utensylja sportowe — obręcze rowerowe i motocyklowe.

Zakłady Graficzne A. Konarzewskiego. Senatorska 30. tel. 669-90.